

Rederens ansvar for skade som følge av farlig gods

Likheter og forskjeller mellom CLC-konvensjonen 1992 og HNS-konvensjonen 2010

Kandidatnummer: 520

Leveringsfrist: 25. November 2015

Antall ord: 15024



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	3
2	BAKGRUNNEN FOR KONVENSJONENE	5
2.1	CLC-konvensjonen	5
2.2	HNS- konvensjonen	6
3	CLC-KONVENSJONEN.....	7
3.1	Anvendelsesområde	7
3.1.1	Geografisk anvendelsesområde	7
3.1.2	Saklig anvendelsesområde.....	8
3.2	Dekningsområde	16
3.2.1	Forurensningsskade	16
3.3	Hvilke regler kommer til anvendelse der et krav oppstår i en ikke-konvensjonsstat?... 20	
3.4	Rederens ansvar etter CLC-konvensjonen	20
3.4.1	Objektivt ansvar.....	20
3.4.2	Unntak fra det objektive ansvaret	20
3.4.3	Retten til ansvarsbegrensning	22
3.4.4	Hvor mye plikter rederen å betale for forurensningsskade?.....	23
3.4.5	Hva med det overstigende beløpet?.....	23
3.4.6	IOPC-Fondene	24
3.4.7	Tilfeller der IOPC-fondene blir ansvarlige.....	24
3.5	Ansvarskanalisering	27
3.6	Forsikringsplikt	27
4	HNS-KONVENSJONEN.....	29
4.1	Anvendelsesområde	29
4.1.1	Geografisk anvendelsesområde	29
4.1.2	Saklig anvendelsesområde.....	30
4.1.3	Tilfeller som faller utenfor HNS-konvensjonens anvendelsesområde	33
4.2	Dekningsområde	34
4.2.1	Skade	34
4.3	Rederens ansvar etter HNS-konvensjonen.....	36
4.3.1	Objektivt ansvar.....	36
4.3.2	Unntak fra det objektive ansvaret	36
4.3.3	Retten til ansvarsbegrensning	36
4.3.4	Hvor mye plikter rederen å betale?.....	37

4.3.5	Hva med det overstigende beløpet?	38
4.3.6	HNS-fondet	38
4.3.7	Tilfeller der HNS-fondet blir ansvarlig	38
4.3.8	Situasjoner der HNS-fondet ikke dekker tapet	39
4.3.9	Grensen for fondets dekningsansvar	39
4.4	Ansvarskanaliserings	40
4.5	Forsikringsplikt	40
5	KORT OM KOLLISJON MELLOM TO SKIP	41
5.1	Kollisjon mellom CLC-skip og lasteskip	41
5.1.1	Kollisjonskonvensjonens dekningsområde	41
5.1.2	Kollisjonskonvensjonens ansvarsgrunnlag	41
5.1.3	Konflikt mellom CLC-konvensjonen og kollisjonskonvensjonen	42
5.2	Kollisjon mellom HNS-skip og passasjerskip	42
5.2.1	Problemstillingen i forhold til kollisjonskonvensjonen	43
6	OPPSUMMERING	44
7	KILDEREGISTER	45

1 Innledning

Temaet for å oppgaven er å gi en fremstilling av ansvarsreglene i The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (heretter kalt CLC-konvensjonen) og The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (heretter kalt HNS-konvensjonen). Oppgaven er avgrenset mot reglene i CLC-konvensjonen fra 1969 og HNS-konvensjonen fra 1996.

Det vil bli gjort rede for i hvilke tilfeller konvensjonsreglene kommer til anvendelse, herunder konvensjonenes dekningsområde og ansvarsgrunnlaget for rederen. Videre vil det bli vist hvordan ansvaret for utbetaling av erstatningssummen fordeles mellom rederne, IOPC-fondene og HNS-fondet. Reglene for IOPC-fondene finner vi i The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (heretter kalt 1992-fondet) og Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (heretter kalt 2003-fondet). Reglene for HNS-fondet er en del av HNS-konvensjonen og følger derfor direkte av denne. Alle fondene finansieres av mottakerne av lasten, slik at ansvaret blir fordelt mellom disse og rederne. Ansvarsfordelingen skjer gjennom reglene om ansvarsbegrensning for rederen og reglene om når fondene blir ansvarlige. Hensynet bak denne fordelingen er at rederen ikke skal bli ansvarlig for det totale tapet, slik at mottakerne av den farlige lasten også bærer en del av risikoen for skade.

CLC-konvensjonen er ratifisert av 123 stater¹. Det er verdt å merke seg at USA ikke er en av disse. Av de som har ratifisert, har 114 stater også ratifisert 1992-fondet, og 31 stater har i tillegg ratifisert 2003-fondet². For de stater som ikke har ratifisert en av, eller begge fondskonvensjonene, betyr dette at dekningssummen til skadelidte er begrenset til det beløpet rederen er ansvarlig for. Skadelidte kan altså ikke kreve dekning i IOPC-fondene for eventuelle udekede krav.

HNS-konvensjonen har per dags dato ikke trådt i kraft. Fremstillingen er derfor kun med på å gi et bilde av hvordan rettssituasjonen vil bli etter at vilkårene for ikrafttredelse av konvensjonen er oppfylt. Konvensjonen vil tre i kraft 18 måneder etter at den er ratifisert av minst 12 stater, hvorav fire stater har en tonnasje på minimum to millioner tonn, og at de ratifiserende statene har mottatt minimum førti millioner tonn last som medfører avgift til hovedkontoen

¹ www.imo.org, se Status of Conventions

² www.iopcfunds.org, se Annual Report 2014

det siste kalenderåret³. Hovedkontoen er en del av HNS-fondet. I likhet med IOPC-fondene finansieres dette av mottakerne av lasten. En forskjell mellom HNS-fondet og IOPC-fondene er at reglene om når HNS-fondet blir ansvarlig, er en del av HNS-konvensjonen.

I dag er det kun Canada, Danmark, Frankrike, Tyskland, Hellas, Nederland, Norge og Tyrkia som har signert HNS-konvensjonen, med forbehold om ratifikasjon⁴. Ingen stater har foreløpig ratifisert den, men den 22. juni i år la EU-rådet ned et forslag om at de på vegne av alle EU-stater skal ratifisere HNS-konvensjonen⁵, slik at den blir en del av EU-retten. Dersom dette får gjennomslag, vil det føre til at vilkårene for at konvensjonen skal tre i kraft blir oppfylt.

Ansvarsreglene i CLC-konvensjonen og HNS-konvensjonen er bygget opp på samme måte, slik at mange av bestemmelsene er like. Ett av målene med denne oppgaven er å vise til de ulike forskjellene og hvilken betydning dette kan ha. Til slutt vil det gis noen eksempler på tilfeller der konvensjonene kan komme i konflikt med kollisjonskonvensjonen 1910.

³ HNS 2010 art. 46

⁴ www.iopcfunds.org, se Annual Report 2014

⁵ www.hnsconvention.org, se «Implementation»

2 Bakgrunnen for konvensjonene

2.1 CLC-konvensjonen

Etter Torrey Canyon-ulykken i 1967 oppstod usikkerheten i forhold til om offentlige myndigheter og andre hadde rettslig grunnlag for å kreve erstattet kostnadene de hadde hatt i forbindelse med handlinger foretatt for å forminske forurensning og oppryddningstiltak de hadde utført.

«Den 18.mars 1967 gikk det liberianske tankskipet TORREY CANYON på grunn utenfor Englands syd-vest-spiss med ca. 120 000 tonn olje om bord. Olje strømmet ut fra havaristen og drev i land på så vel den engelske som franske kyst og på kanaløyene. Oljeskadene ble betydelige og utløste en voldsom innsats for å begrense skadene og få fjernet oljesølet. Summen av de tap, skader og utgifter som skyldtes oljeutslippet, utgjorde betydelig mer enn skipets begrensningsbeløp etter 1957-konvensjonen om begrensning av rederansvaret (nedenfor kalt 1957-konvensjonen⁶). Hendelsen gjorde det klart at erstatningsreglene på dette området ikke hadde holdt tritt med den tekniske utvikling, og et vidtgående internasjonalt samarbeid ble satt i gang allerede samme år innen FNs særorgan for maritime saker, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). Dette arbeidet ledet frem til en diplomatisk konferanse som holdtes i Brussel i november 1969 og som den 29. november 1969 vedtok (bl.a.) en internasjonal konvensjon om erstatning for oljesølskade»⁷.

Torrey Canyon-ulykken var den største av sin art som noen gang hadde inntruffet, og man følte behov for internasjonale regler. For det første oppstod et behov for å få klarhet i hvordan kostnader i forbindelse med forurensning skulle fordeles mellom shipping-, olje- og forsikringsindustrien. I tillegg så man at begrensningsreglene i 1957-konvensjonen om begrensning av rederansvaret, ikke ga tilstrekkelig dekning til alle skadelidte. Omfanget av forurensningsskader som følge av oljesøl viste seg å være så stort at en økning av begrensningssummen ble ansett som nødvendig

Løsningen på dette ble, som nevnt ovenfor, at det ble vedtatt en internasjonal konvensjon om erstatning for oljesølskade i 1969 som økte begrensningssummen til skipet betydelig i forhold til den man hadde etter 1957-konvensjonen. I tillegg til denne ble det vedtatt en Fondskonvensjon i 1971 som gjorde at skadelidte kunne søke dekning etter denne dersom han ikke fikk tilstrekkelig dekning av skipseieren. Dette erstatningsfondet ble finansiert av mottakerne av lasten, altså i hovedsak oljeselskapene.

⁶ The International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, 1957

⁷ NOU 1973:46 s. 5

Etter hvert som tiden gikk oppdaget man at det var behov for enda en økning i begrensningsbeløpet, og dette førte til at det ble vedtatt nye protokoller til ansvars- og fondskonvensjonen i 1992⁸. Som nevnt er det disse det tas utgangspunkt i videre i oppgaven.

2.2 HNS- konvensjonen

I tiden etter Torrey Canyon-ulykken så man et behov for objektive ansvarsregler også i forbindelse med transport av annen farlig last enn bare olje, som er dekket av CLC-konvensjonen. Slike stoffer har vist seg å ha et minst like stort skadepotensial som olje etter CLC-konvensjonen⁹. Dette førte til at HNS-konvensjonen ble vedtatt i 1996, men gjennomføringen av denne viste seg å være dårlig. Problemene som oppstod i forbindelse med ratifikasjonen av HNS-konvensjonen fra 1996 ble forsøkt løst gjennom en ny protokoll til konvensjonen i 2010.

⁸ CLC 92 og 1992-fondet

⁹ Se eksempler i punkt 4.2.1.1

3 CLC-konvensjonen

3.1 Anvendelsesområde

For at CLC-konvensjonen skal komme til anvendelse må visse vilkår være oppfylt. Skaden må ha oppstått i et gitt geografisk område, i tillegg til at enkelte saklige vilkår må være oppfylt. Dersom ett eller flere av disse vilkårene ikke foreligger er vi utenfor CLC-konvensjonen anvendelsesområde, og vi må derfor anvende andre rettsregler. I det følgende skal vi se nærmere på hvilke vilkår som må foreligge.

3.1.1 Geografisk anvendelsesområde

For at CLC-konvensjonen skal komme til anvendelse, må skaden ha oppstått innenfor konvensjonens geografiske virkeområde. Dette er i riket til en konvensjonsstat, i territorialfarvannet eller innenfor denne statens økonomiske sone¹⁰. Med konvensjonsstat menes stater som har ratifisert CLC-konvensjonen. Territorialfarvannet er havområdet som ligger 12 nautiske mil fra grunnlinjen, mens den økonomiske sonen kan strekke seg ut til to hundre nautiske mil fra grunnlinjen¹¹. For forurensningsskade utenfor dette området kommer konvensjonen ikke til anvendelse. Forskjellen mellom territorialfarvann og den økonomiske sonen er at i territorialfarvannet har staten suverenitet. I den økonomiske sonen har staten ikke suverenitet, men enerett til å utnytte og forvalte naturressurser som for eksempel olje.

Når det gjelder preventive tiltak, er området for utførelsen av disse uten betydning så lenge de er foretatt for å forhindre eller minske skadeomfanget som kan oppstå innenfor det geografiske området som her er nevnt¹².

3.1.1.1 *Hvilke regler kommer til anvendelse der flaggstaten ikke har tiltrådt CLC-konvensjonen?*

Det følger direkte av CLC art. II at det avgjørende for om konvensjonen kommer til anvendelse, er hvor skaden er oppstått. Så lenge det foreligger en forurensningsskade i en konvensjonsstat eller innenfor dennes økonomiske sone, er det uten betydning hvorvidt flaggstaten til skipet har tiltrådt den eller ikke.

¹⁰ CLC 92 art. II a)

¹¹ UNCLOS art. 57

¹² CLC 92 art. 2 b)

3.1.2 Saklig anvendelsesområde

Som nevnt må enkelte vilkår i tillegg til det geografiske anvendelsesområdet, være oppfylt for at reglene i konvensjonen skal komme til anvendelse. Disse vilkårene finner vi i CLC art. III nr. 1, som lyder: «The owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident»¹³. Dette betyr at eieren av skipet er ansvarlig for forurensningsskade oppstått som følge av en hendelse eller en serie hendelser med samme opphav. For å forstå nærmere hva som ligger i dette, inneholder konvensjonen definisjoner av hvordan de ulike begrepene er å forstå¹⁴.

3.1.2.1 Eier

Konvensjonen definerer eier av skipet som den personen eller de personer som er registrert som eieren eller eiere av skipet, eller - dersom det ikke foreligger en registrert eier, den eller de personene som faktisk eier skipet. Dersom skipet eies av en stat, men brukes av et selskap som er registrert som skipets bruker i denne staten, regnes selskapet som skipets eier etter konvensjonen¹⁵. «Personer» omfatter både fysiske og juridiske personer¹⁶, og det er uten betydning for ansvaret om eieren av skipet drifter det selv. Han er like fullt ansvarlig selv om han bare er passiv i forhold til driften av skipet. Bakgrunnen for dette er at det skal være enkelt for skadelidte å finne ut hvem han skal forholde seg til i forbindelse med skadeoppgjøret.

3.1.2.2 Skip

Ikke alle sjøfartøy er å anse som skip etter konvensjonen. Skip blir definert som:

«any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proven that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard»¹⁷.

Dette betyr at konvensjonen omfatter ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, slik som oljetankere. I tillegg omfatter den såkalte kombinasjonsskip som kan frakte både olje som last i

¹³ CLC 92 art. III nr. 1

¹⁴ CLC 92 art. I

¹⁵ CLC 92 art I nr. 3

¹⁶ CLC 92 art. I nr. 2

¹⁷ CLC 92 art. I nr. 1

bulk og annen last. For kombinasjonsskip kreves det at disse faktisk frakter olje som last i bulk, eller at de er på etterfølgende reiser, med mindre eieren av skipet kan bevise at det ikke befant seg oljerester om bord. Ordlyden tilsier at det ikke er et tilsvarende krav for skip som ikke er kombinasjonsskip, slik som tankskip. Det betyr at disse skipene er omfattet av reglene uavhengig av om slik olje befinner seg som last om bord eller ikke. Dersom tankskipene verken har olje som last eller rester av slik olje om bord, vil det eneste tilfellet for mulig forurensningsskade være at denne oppstår som følge av bunkersoljesøl.

Til tross for at ordlyden taler for at tankskip alltid vil være omfattet, ble det i år 2000 diskutert i IOPC når et ulastet tankskip ble omfattet av konvensjonen. Komiteen kom fram til at så lenge eieren kunne bevise at det ikke fantes rester av olje om bord, så falt det utenfor konvensjonens anvendelsesområde. De uttalte videre, at det uansett ville være få tilfeller der oljetankere ikke hadde rester av olje om bord¹⁸.

Dersom skipet faller inn under definisjonen, er det uten betydning hvorvidt oljen stammer fra lasten eller bunkers på skipet¹⁹. For de tilfeller der det oppstår en ulykke på en etterfølgende reise, vil det som regel være forurensning fra skipets bunkers det er snakk om.

Forurensningsskade som følge av bunkers fra andre skip enn de som er definert under CLC, som for eksempel fra lasteskip, omfattes ikke av konvensjonens regler selv om bunkers som oftest vil falle inn under det konvensjonen omtaler som olje, og også kan forårsake like omfattende forurensningsskade. Grunnen til dette er sammenhengen med Fondskonvensjonene og den supplerende dekningen disse gir. For forurensning som følge av bunkers fra annet skip enn tankskip, har vi Bunkerkonvensjonen fra 2001²⁰, men det vil ikke bli gitt nærmere redegjørelse for denne her.

3.1.2.2.1 FPSO-er og FSU-er

Det er omdiskutert hvorvidt FPSO-er og FSU-er er omfattet av skipsbegrepet i CLC-konvensjonen.

FPSO står for «Floating Production, Storage and Offloading Unit». De har ofte form som en vanlig oljetanker, og de er utstyrt med ankere slik at de holder seg i posisjon over oljebrønnen. I tillegg har de maskineri og propeller som bidrar til å holde dem stabile i bølgene.

¹⁸ 92FUND/WGR.2/7

¹⁹ CLC 92 art. I nr. 5

²⁰ The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

FSU står for «Floating Storage Unit», og har i likhet med FPSO-er ofte form som vanlige oljetankere. De ligger permanent fortoyed og har ikke behov for motor eller framdriftsutstyr.

Enhetene brukes til å oppbevare store mengder olje av typen som er definert i konvensjonen på sjøen. Dette betyr at risikoen for forurensningsskade som følge av en ulykke som involverer disse, kan være like omfattende som en tilsvarende ulykke der et tankskip er involvert.

I 1999 kom «The 1992 Fund Assembly» fram til at FPSO-er og FSU-er kun er omfattet av skipsbegrepet i de tilfellene der de er koblet fra oljefeltet og frakter olje som last til eller fra en havn eller et oljefelt²¹. Dette betyr at for de tilfellene innretningene ligger ankret på oljefeltene, vil de ikke være omfattet av konvensjonen. En må imidlertid merke seg at diskusjonen om når og hvorvidt FPSO-er og FSU-er er omfattet av skipsbegrepet, fortsatt pågår i IOPC-fondet, og det er ikke endelig avgjort når disse innretningene er omfattet.

3.1.2.2.2 Slops

Slops var et tankskip omgjort til en flytende innretning som oppbevarte olje på sjøen. Skipet var altså blitt omgjort til en FSU. I juli 2000 tok «The executive committee» i IOPC-fondet standpunkt til spørsmålet om denne innretningen falt inn under skipsbegrepet²². De kom fram til at Slops ikke var omfattet av skipsbegrepet i CLC-konvensjonen, og begrunnet dette med at den ikke ble brukt i forbindelse med frakt av olje som last i bulk. Til tross for dette, kom Høyesterett i Hellas i 2002 fram til at Slops var omfattet. De begrunnet dette med at Slops var en innretning egnet for last av olje i bulk og selv om den ikke hadde egen motorkraft, kunne den ved hjelp av tauing forflytte seg på sjøen slik at den utgjorde en risiko for forurensningsskade. Denne dommen illustrerer at de kontraherende stater kan ha ulik praksis med hensyn til hva som faller inn under definisjonen av skip.

3.1.2.2.3 Unntak for krigsskip og skip eiet av stater til ikke-kommersielle formål

Konvensjonen kommer ikke til anvendelse på krigsskip eller skip som eies eller brukes av stater til ikke-kommersielle formål²³. Dette er fordi staten regelmessig vil være i stand til å dekke ansvaret fullt ut, slik at det ikke er nødvendig med en forsikringsplikt for disse²⁴.

3.1.2.3 Forurensningsskade

Konvensjonen kommer kun til anvendelse for forurensningsskade slik den er definert i konvensjonen. Konvensjonen dekker tap eller skade som oppstår utenfor skipet som følge av

²¹ 92FUND/A.4/32

²² 92FUND/EXC.8/8

²³ CLC 92 art. XI nr. 1

²⁴ Falkanger 2010 s. 167

forurensning fra oljen som har unnsluppet fra skipet eller på en annen måte er blitt tømt fra dette²⁵. Tap eller skade om bord på skipet faller utenfor definisjonen. Det samme gjør skade på annet skip som ikke er en følge av forurensningen, som for eksempel skader i skroget eller skade på lasten, dersom denne ikke er blitt ødelagt av oljen.

Konvensjonen dekker også utgifter til rimelige tiltak for å avverge eller begrense slik skade²⁶, forutsatt at de er foretatt etter en hendelse som fører til umiddelbar og betydelig fare for forurensning²⁷. Hva som defineres som «reasonable» sier konvensjonen lite om. Dette kan skape vanskelige grensdragninger, og i mange tilfeller har det ført til en del konflikter i forhold til krav om kompensasjon. Det vil bli gitt en nærmere redegjørelse for denne problemstillingen i punkt 3.2.1.1.

3.1.2.4 Hendelse

Konvensjonen definerer «incident» som enhver forekomst eller en serie forekomster med samme opphav, som fører til forurensningsskade eller skaper en alvorlig og overhengende trussel om å forårsake en slik skade²⁸. Det følger av ordlyden at det må foreligge en sammenheng mellom hendelsen og forurensningsskaden. Dette kan sammenlignes med kravet til adekvat årsakssammenheng, som vi opererer med i erstatningsretten i Norge. Dersom det ikke foreligger tilstrekkelig sammenheng mellom disse, er rederen fri for ansvar.

3.1.2.4.1 Årsakssammenheng

1992-fondet krever at dersom det foreligger en serie forekomster med samme opphav, må skaden være en forutsigbar og uunngåelig følge av den første hendelsen for at konvensjonen skal komme til anvendelse. Dersom det kunne vært unngått at skaden oppstod ved å forhindre de videre forekomstene i hendelsesforløpet, er det ikke tilstrekkelig sammenheng mellom den første hendelsen og skaden. Et eksempel på denne problemstillingen har vi fra en kollisjon mellom to skip den 29. mars 2001:

Tankeren Baltic Carrier hadde 30.000 tonn tungolje om bord da hun kolliderte med lasteskipet Tern utenfor Rostock i Tyskland. Kollisjonen førte til at 2.500 tonn tungolje rant ut fra Baltic Carrier. Som følge av kollisjonen reiste Tern umiddelbart inn til havnen i Rostock, der det ble oppdaget at 230 tonn tungolje fra Baltic Carrier hadde havnet i forpiggen til Tern. Mesteparten av oljen ble fjernet, men under denne operasjonen oppstod et lite oljesøl i havnen. Etter dette reiste Tern til Ventspils i Latvia for å losse lasten med sukker. Det var fortsatt 20-30

²⁵ CLC 92 art. I nr. 6

²⁶ CLC 92 art. I nr. 6 b)

²⁷ CLC 92 art. 7

²⁸ CLC 92 art. I nr. 8

tonn olje igjen i forpiggen, og under lossingen unnslopp noe av dette. Det ble fremsatt krav om erstatning for oppryddingstiltak i begge havnene, og spørsmålet var om 1992-fondet dekket dette. Ettersom Tern ikke var et tankskip ville hun uansett ikke bli ansvarlig etter CLC. Spørsmålet var derfor om Baltic Carrier kunne holdes ansvarlig. Når det gjaldt oljesølet i Rostock kom komiteen av 1992-fondet fram til at dette var en uunngåelig følge av kollisjonen ettersom det var nødvendig å frakte Tern inn til havnen for inspeksjon. Det forelå altså en tilstrekkelig sammenheng mellom kollisjonen og forurensningen, slik at dette falt innenfor anvendelsesområdet for CLC. Når det gjaldt oljesølet i Ventspils, kom de fram til at konvensjonen ikke kom til anvendelse. Dette ble begrunnet med at Tern reiste til Ventspils vel vitende om at det fortsatt befant seg olje i forpiggen. Komiteen kom derfor fram til at dette var en faktor som brøt sammenhengen mellom kollisjonen og oljesølet i Ventspils.

3.1.2.4.2 En eller flere hendelser?

I tillegg til årsakssammenheng, må en avgjøre hvorvidt det er tale om en enkelt eller flere hendelser. Dette har betydning i forbindelse med rederens begrensningsrett²⁹ fordi denne gjelder for hver enkelt hendelse³⁰. Summen av rederens totale erstatningsansvar blir høyere dersom det foreligger flere hendelser som følge av at det oppstår flere selvstendige skadeoppgjør. Det er derfor i rederens interesse å få gjennomslag for at det kun var én hendelse som førte til skaden. En drøftelse av uttrykket «samme hendelse eller serie av hendelser», er gitt i NOU 1973: 46 s. 25, jf. s. 19-20:

«I enkelte tilfelle vil det kunne være vanskelig å avgjøre om den skadevoldende begivenhet skal sies å ha ny «opprinnelse» eller oppfattes som ledd i en serie av begivenheter med samme opprinnelse. Spørsmålet om begivenheten tilhører en serie av begivenheter eller må anses som selvstendig, har betydning ikke bare for spørsmålet om hvem som er ansvarlig, men også for begrensningsbeløpet (se utk. § 270) og foreldelsen (se utk. § 293). For å klargjøre noe hvor grensen bør trekkes, skal man gi noen eksempler: 1) et tankskip går på grunn. For å få skipet lettere tømmes deler av oljelasten i sjøen. Skipet blir imidlertid stående fast. Under forsøk på å trekke det av grunnen unnslipper olje fra skipet. Mulige skader må anses voldt av en serie av begivenheter med den samme opprinnelse. 2) Bergingen av det skip som er nevnt under 1) forutsettes oppgitt og skipet blir stående på grunnen. Olje unnslipper fra skipet over en lengre periode. De skader som skyldes begivenhetene nevnt under 1) og de nevnt under 2), må anses å tilhøre samme begivenhetsserie. 3) Tankskipet blir trukket av grunnen. På vei inn til havn for reparasjon inntreffer det en eksplosjon om bord og olje unnslipper fra skipet. Det

²⁹ Se punkt 3.3.3

³⁰ CLC 92 art. V nr. 1

synes mest nærliggende å se dette som en ny begivenhet. 4) Det under 1) nevnte tankskip blir trukket av grunnen og blir slept inn til havn. Under slepingen unnslipper olje fra skipet p.g.a de skader grunnstøtningen påførte skipet. Man vil anta at disse oljesøl-skader må anses å høre til samme begivenhet som de som er voldt ved grunnstøtningen. 5) Tankskipet under 1) blir trukket av grunnen og slepes under vanskelige forhold inn til havn. Slepebåten foretar imidlertid en feilaktig manøver, og tankskipet går påny på grunn. Det viser seg umulig å berge skipet, og den gjenværende olje unnslipper. Meget taler for at også de skader som voldes ved den annen grunnstøtning, må anses å høre til samme begivenhetsserie som de som er voldt ved den første grunnstøtning. Men her må de konkrete forhold tillegges avgjørende vekt. 6) Et tankskip synker etter en kollisjon. Noen år senere medfører korrosjon at oljen unnslipper. 7) Som 6), men vraket skades ved forsøk på å heve det, og oljen lekker ut. 8) Som 6), men vraket blir pårent av et annet skip og skadet slik at olje slipper ut. Etter komitéens mening må de skader som skyldes lekkasje p.g.a. korrosjon under 6), anses å høre til samme begivenhetsserie, mens det ved 7) og 8) må antas å foreligge nye begivenheter. I det tilfelle som er nevnt under 7), må imidlertid tidsforløpet tillegges ikke uvesentlig vekt. Dersom forsøket på hevning foretas kort etter at skipet gikk ned, taler meget for å anse eventuell skade voldt ved samme begivenhetsserie. Om et oljeslipp ikke kan anses som en kausal følge av en tidligere begivenhet, må hovedregelen være at separate anansvarsbetningende [sic] begivenheter anses foreligge. Når domstolene skal ta standpunkt til spørsmålet om det foreligger en begivenhetsserie eller separate begivenheter, vil de måtte foreta en konkret vurdering av skadeårsakene i hvert enkelt tilfelle ut fra adekvans- og kausalitetsbetraktninger.»

Som vi ser av det ovennevnte, må det foreligge tilstrekkelig adekvat årsakssammenheng mellom den første hendelsen og de etterfølgende for at det skal være tale om samme begivenhetsserie. Et annet eksempel kan være der et tankskip kolliderer med et annet skip slik at olje renner ut. Ved manøvreringen av skipet etter kollisjonen, kolliderer det igjen med samme skip. Tidsmomentet kan her tale for at oljesølet skyldes samme begivenhet. Annerledes vil det stille seg dersom oljeskipet etter kollisjonen går på grunn uten at dette har en sammenheng med kollisjonen, selv om det skjer like etterpå. Her er det mest nærliggende å tale om to begivenheter. Tidsmomentet har altså ikke alltid betydning.

Et eksempel fra rettspraksis har vi i Esbern Snare-saken fra 1971³¹. Saken ble avgjort etter reglene i 1957-konvensjonen, men avgjørelsen har likevel betydning her. Krigsskipet Esbern Snare hadde kollidert med en tråler i Øresund. Seks minutter etter - under etterfølgende

³¹ ND 1971.199 SØHa

manøvrering - kolliderte skipene på nytt, slik at tråleren sank. Spørsmålet var om dette var å anse som en ny hendelse. Retten antok at det ikke kunne utelukkes at tråleren ville ha kunnet holdt seg flytende etter den første kollisjonen. På denne bakgrunn kom de fram til at det forelå to adskilte ulykker.

Et annet eksempel har vi i Ny Dolsøy-saken fra 1987³². Skipet Ny Dolsøy skulle levere bunkers til to fiskefartøyer vest for Svalbard. Bunkersoljen, som ble holdt i adskilte tanker for hver leveranse, var forurenset slik at det oppstod skade på begge fiskefartøyene. Det var mangelfull rengjøring av tankene som førte til at bunkersoljen var forurenset. Retten kom derfor fram til at det var tale om én hendelse fordi skaden skyldtes samme forsømmelse.

3.1.2.5 Olje

Det må være tale om en bestandig hydrocarbon-mineralolje, så som råolje, fyringsolje, dieselolje eller smøreolje, for at den skal omfattes av konvensjonen. Det er uten betydning hvorvidt den fraktes som last eller brukes som bunkers³³. Det er særlig tre problemstillinger som kan oppstå i forbindelse med hva som defineres som olje etter konvensjonen³⁴. For det første kan det oppstå spørsmål om hvorvidt den olje som fraktes med skipet er å betrakte som «bestandig». For det andre kan oppstå spørsmål om «carried on board» omfatter olje som er sølt under en pumpeoperasjon, eller om den befinner seg på skipet for lagring fremfor transport. Det tredje spørsmålet som kan oppstå er om den oljen som er sølt, er en del av skipets last eller bunkers, ettersom annen olje vil falle utenfor konvensjonen.

3.1.2.5.1 Bestandig olje

Konvensjonen sier ingenting om hva som er bestandig olje. Generelt refererer det seg til olje som er skadelig enten i kraft av den andelen som forblir i det marine miljø etter at avdamping har opphørt, eller som følge av den tiden det tar for naturen å bryte den ned³⁵. De oljetyper som normalt er blitt akseptert som bestandig olje, er råolje, tung dieselolje, fyringsolje og smøreolje.

3.1.2.5.2 Olje som ikke er «carried on board»

Konvensjonen omfatter ikke forurensningsskade forårsaket av olje som ikke er «carried on board a ship»³⁶ på det tidspunktet den renner ut i sjøen. Betydningen av frakt betyr at det ikke

³² Rt. 1987.1369

³³ CLC 92 art. I nr. 5

³⁴ De la Rue 2009 s. 95-98

³⁵ De la Rue 2009 s. 96

³⁶ CLC 92 art. I nr. 5

er tilstrekkelig at oljen befinner seg på skipet, men at den er der for å bli transportert. Det kan derfor tenkes at konvensjonen ikke kommer til anvendelse ved oljesøl som følge av pumpeoperasjoner fra skip som kun oppbevarer olje. Likevel har det forekommet at konvensjonen er kommet til anvendelse i tilfeller der det har oppstått oljesøl under pumpeoperasjoner, selv om den ikke har vært under transport. Det avgjørende for komiteen i 1992-fondet har da vært om oljen på et eller annet tidspunkt har vært om bord som last på skipet før den rant ut i sjøen. På den annen side, er det mulig at konvensjonen ikke kommer til anvendelse i de tilfeller der olje unnslipper fra en lasteslange. Komiteen for 1992-fondet har konkludert med at der oljen lekker ut fra en undervannsslange, er den ikke lenger å anse som «carried on board» på skipet på det tidspunktet forurensningen oppstod, slik at det faller utenfor konvensjonens anvendelsesområde. Hvorvidt dette gjelder i alle tilfeller kan diskuteres.

Når oljen omtales som en del av skipets last sier konvensjonen ingenting om, men IOPC-fondet har lagt til grunn at oljen er å anse som skipets last idet den kommer i kontakt med noe av skipets utstyr som brukes for å laste den om bord. Det er altså ikke et krav at oljen må befinne seg i noen av tankene for at konvensjonen skal komme til anvendelse³⁷.

³⁷ 71 FUND/EXC.58/15

3.2 Dekningsområde

3.2.1 Forurensningsskade

Rederens ansvar etter konvensjonen er å erstatte forurensningsskade³⁸. Som nevnt i punkt 3.1.2.3 omfatter det skade eller tap som skyldes forurensning. I tillegg omfatter det også utgifter, skade og tap som følge av rimelige tiltak for å avverge eller begrense slik skade. Hva som er å anse for rimelige tiltak, vil det gis en nærmere redegjørelse for nedenfor. Det er bare forurensning fra visse typer olje som dekkes³⁹. Ettersom det kun er forurensningsskade som omfattes av konvensjonen, vil skade som følge av brann eller eksplosjon falle utenfor. Dette gjelder selv om det er de farlige egenskapene ved lasten som førte til ulykken. Det er verdt å merke seg at dekningsområdet i HNS-konvensjonen er atskillig større enn i CLC-konvensjonen.

3.2.1.1 Hva er «rimelige tiltak»?

Et av problemene etter Torrey Canyon-ulykken⁴⁰ var usikkerheten i forhold til om offentlige myndigheter eller andre parter hadde krav på erstatning for utgiftene de pådro seg i forbindelse med de preventive handlingene de utførte, og opprydningen av forurensningsskade. Etter CLC-konvensjonen er det nå mulig for disse å kreve erstatning for dette, forutsatt at de øvrige vilkårene er oppfylt.

Det kan stilles spørsmål om hvorvidt de krav som springer ut fra opprydningstiltak eller preventive handlinger var rimelige. Dersom de ikke er å anse som rimelige, vil de ikke bli dekket gjennom konvensjonsreglene. «Ved vurderingen av om tiltaket er rimelig eller ikke, må det sees hen til forholdene på det tidspunkt da tiltakene ble iverksatt»⁴¹.

Preventive tiltak er definert som «any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage»⁴². Opprydningstiltak faller også inn under ordlyden. Bestemmelsen omfatter enhver person som foretar slike handlinger, inkludert rederen. Konvensjonen har en egen bestemmelse som sier at rederen på lik linje med andre – kan kreve dekning i fondet for sine utgifter i forbindelse med handlinger han har utført for å begrense skaden, men det kreves at han har utført dem frivillig⁴³.

³⁸ CLC 92 art. III nr. 1

³⁹ Se pkt. 3.1.2.5

⁴⁰ Se pkt. 2

⁴¹ Falkanger 2010 s. 187

⁴² CLC 92 art. I nr. 7

⁴³ CLC 92 art. V nr. 8

Tilfeller der 1992-fondet ikke har erstattet utgifter for preventive handlinger, har forekommet der det er sannsynlig at forurensning ikke vil oppstå. Et eksempel på dette er der skipet har sunket, men at det er forventet at oljen vil forsvinne uten at den utgjør noen skade på miljøet. Dersom offentlige myndigheter eller andre likevel har valgt å tømme skipet for olje, vil de ikke få disse utgiftene dekket.

Fra Full City-saken⁴⁴, som ble behandlet for norsk domstol i 2015, har vi et eksempel på at erstatningskrav for oljeforurensning ikke ble godtatt fordi de ble ansett som urimelige. Saken omhandlet også flere krav som ble godkjent i fondet, men disse kravene vil ikke bli gjennomgått her. Bakgrunnen for saken var at det Panama-registrerte bulkskipet (tørrlast) MV Full City grunnstøtte øst for Lille Såstein den 31.juli 2009. En kan merke seg at det ikke var reglene etter CLC-konvensjonen som kom til anvendelse, ettersom skipet ikke faller inn under definisjonen av skip i denne. Rimelighetsvurderingen er likevel den samme, slik at den også vil få betydning for vårt eksempel. Etter grunnstøtingen rant det ut til sammen 293 m³ olje i sjøen. Av dette ble 191 m³ olje ikke samlet opp. Store områder ble forurenset og rundt 2000 sjøfugl omkom som følge av at de fikk olje på seg. Oljeutslippet fra Full City er det tredje største utslippet av bunkersolje langs norskekysten etter årtusenskiftet, etter MS Rocknes-ulykken og MS Server-ulykken. I etterkant av oljeforurensningen foretok staten omfattende miljøundersøkelser, både i 2009 og i perioden 2010-2014. Blant disse ble det foretatt friluftslivsundersøkelser og oppfølgende strandnotundersøkelser i 2010, og det var spørsmål om disse undersøkelsene kunne kreves dekket av fondet. Nå det gjaldt utgiftene til den oppfølgende strandnotundersøkelsen i 2010, fant retten at disse var nødvendige for å avklare om oljeutslippet kunne komme til å føre til langtidspåvirkninger av miljøet. Disse ble derfor ansett som rimelige og ble godkjent i fondet. Når det gjaldt friluftslivsundersøkelsene kom retten til motsatt konklusjon. Dette ble begrunnet med at friluftslivsundersøkelsene ikke var et rimelig tiltak sett i lys av at formålet med tiltak som kan kreves erstattet, skal være å få gjenopprettet eller avgrenset skader på miljøet.

Det kan være flere andre grunner til at det oppstår spørsmål om tiltakene var rimelige eller ikke. For det første kan det tenkes at handlingene i seg selv er å anse som rimelige, men at kostnadene kanskje ikke er det. Et annet problem er om utgifter til en mislykket operasjon kan kreves dekket. Et tredje spørsmål er om en kan kreve dekket kostnader som ville eksistert uavhengig av ulykken.

⁴⁴ TOSLO-2015-50662

3.2.1.1.1 Ekstra kostbare utgifter

En kan tenke seg at handlingene som er utført har vært både rimelige og vellykkede, men at kostnadene forbundet med utførelsen har vært betydelig mye høyere enn de kunne ha vært. Spørsmålet er om rimelighetskravet også gjelder kostnadene. Konvensjonen taler om «any reasonable measures»⁴⁵. Ordlyden kan tale for begge løsninger, men IOPC-fondet har lagt til grunn at både handlingene og kostnadene skal være rimelige⁴⁶.

3.2.1.1.2 Utgifter til tiltak som mislykkes

Det er generelt akseptert at dersom formålet med handlingen var å begrense eller forhindre forurensningsskaden vil den omfattes av konvensjonen⁴⁷. Dette betyr at så lenge formålet med operasjonen var å lykkes, spiller det ingen rolle om den faktisk gjorde det eller ikke. På den annen side er handlinger som er utført for å forhindre andre typer skade enn forurensning, ikke dekket. Dette kan blant annet være operasjoner utført for å redde gods som er skadet av skipet som sådan. Det samme gjelder selv om handlingen faktisk har ført til at forurensning er blitt forhindret, men at dette ikke var hovedformålet med den. Det avgjørende for kompensasjon er altså hvorvidt formålet var å begrense forurensning eller ikke. Et eksempel på et tilfelle der 1971-fondet ikke aksepterte å dekket utgiftene til en slik operasjon, har vi etter en ulykke som oppstod i Kyoga Misaki den 10. desember 1988:

Den japanske tankeren Kasuga Maru No. 1 sank utenfor Kyoga Misaki som følge av uvær. Olje rant ut av tankeren på 270 meters dybde, og omfattende operasjoner ble foretatt for å forhindre at oljen skulle nå kysten. Etter at det ble oppdaget at oljesølet på overflaten minket, ble disse operasjonene etter hvert avsluttet. Det japanske sjøfartsdirektoratet forsøkte etter dette å finne mulige løsninger for å forhindre at ytterligere olje skulle renne ut og forurense miljøet. Det viste seg at ingen av disse alternativene ble ansett som mulige å gjennomføre på grunn av dybden skipet befant seg på. Etter dette valgte de likevel å gjennomføre en undervannsundersøkelse ved å sende ned et robotkamera, men 1971-fondet nektet å dekke utgiftene til dette. Avgjørelsen var delvis begrunnet med at denne undersøkelsen uansett ikke ville kunne føre til å begrense ytterligere lekkasje av olje, og delvis fordi et av formålene med undersøkelsen var å fastslå eksakt hvor skipet befant seg, for å hjelpe fiskere med å unngå skade på deres trålere når de skulle fiske i området.

3.2.1.1.3 Kostnader som ville eksistert uavhengig av ulykken

En kan spørre seg om det er rimelig å få dekket utgifter til kostnader som ville eksistert uavhengig av ulykken, slik som for eksempel lønn til ansatte. Tilleggs-kostnader for overtid,

⁴⁵ CLC 92 art. I nr. 7

⁴⁶ FUND/WGR.7/21 punkt 7.2.7

⁴⁷ De la Rue 2009 s. 391

tilleggsutstyr, reisepenger og lignende som oppstår som følge av ulykken vil dekkes av konvensjonen. Spørsmålet er om faste kostnader kan kreves dekket. En mulig løsning når det kommer til lønn, er å beregne hvor mange timer som er gått med på tiltakene, og kreve dekket kostnadene til disse. Når det gjelder kostnader til planter og utstyr som aktøren allerede har, kan det sies å være rimelig at de får markedspris for dette.

3.2.1.2 *Hvilke økonomiske tap dekkes?*

Spørsmålet i det følgende er hvilke tap som har tilstrekkelig sammenheng med forurensningen og hvilke som er for indirekte til at de ikke kan kreves dekket. Utgifter som er en direkte følge av forurensning skal i utgangspunktet dekkes. Dette er såkalte konsekvenstap som følge av skade på skadelidtes eiendom, men de begrenser seg til hva som er rimelige utgifter⁴⁸. Problemstillingen i det følgende omhandler hvorvidt økonomiske tap som ikke retter seg mot selve gjenopprettelsen av miljøet, kan kreves erstattet. Eksempler på dette er hotelleiere som mister gjester som følge av forurensning i nærområdet, eller fiskere som ikke lenger får fanget fisk. I en rapport fra «The Seventh Intersessional Working Group», som ble etablert av generalforsamlingen i IOPC-fondet og godkjent av denne i oktober 1994, ble det enighet om at det ikke var tilstrekkelig for å få tapet dekket at tapet ikke ville ha oppstått dersom forurensningen ikke hadde skjedd⁴⁹.

Konklusjonen til "The Seventh Intersessional Working Group» angående hvilke kriterier som måtte oppfylles, var at det må være en rimelig grad av nærhet mellom forurensningen og tapet eller skaden påført skadelidte⁵⁰. Ved avgjørelsen av om det foreligger tilstrekkelig nærhet skal det legges vekt på den geografiske nærhet mellom skadelidtes virksomhet og forurensningen, i hvilken grad skadelidte er økonomisk avhengig av den berørte kilden, i hvilken utstrekning skadelidte har alternative forsyningskilder og i hvilken utstrekning skadelidtes virksomhet danner en integrert del av den økonomiske aktiviteten innenfor det området som er berørt av utslippet⁵¹. Videre skal det tas hensyn til i hvilken grad skadelidte kan begrense tapet sitt⁵². Disse momentene er ikke uttømmende, og avgjørelsen skal fattes etter en helhetlig vurdering av forholdene ellers⁵³. Kriteriene har ført til mer forutsigbarhet for skadelidte angående hvilke krav han kan gjøre gjeldende, i tillegg til at de tilrettelegger for fleksibilitet i forhold til hvert enkelt tilfelle.

⁴⁸ Se pkt. 3.2.1.1

⁴⁹ FUND/WGR 7/21

⁵⁰ FUND/WGR 7/21. pkt. 7.2.29

⁵¹ FUND/WGR 7/21 pkt. 7.2.30

⁵² FUND/WGR 7/21 pkt. 7.2.31

⁵³ FUND/WGR 7/21 pkt. 7.2.32

3.3 Hvilke regler kommer til anvendelse der et krav oppstår i en ikke-konvensjonsstat?

CLC-konvensjonen og 1992-fondet er ratifisert av mer enn 90% av statene i den maritime næringen. USA er en av statene som ikke har ratifisert noen av dem. Dette betyr at dersom det oppstår forurensningsskade på deres territorium av den typen som CLC-konvensjonen omfatter, kommer disse reglene ikke til anvendelse. USA har opprettet et eget system kalt Oil Pollution Act of USA (OPA 1990) som regulerer ansvaret for forurensningsskade på deres territorium.

3.4 Rederens ansvar etter CLC-konvensjonen

3.4.1 Objektivt ansvar

«Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident consists of a series of occurrences, at the time of the first occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident»⁵⁴. Av denne bestemmelsen følger det at eieren på det tidspunkt ulykken inntreffer, har et objektivt ansvar for forurensning som følge av denne. Først og fremst må det avgjøres hvem som faktisk var eier på tidspunktet for ulykken. Objektivt ansvar er et strengt ansvarsgrunnlag, ettersom eieren blir ansvarlig uavhengig av skyld. Dette kan virke urimelig for ham, men det ville vært mer urimelig om en utenforstående, skadelidende tredjepart ikke fikk dekket sitt tap som følge av at hendelsen oppstod uten at noen kunne bebreides. Et annet hensyn i forhold til skadelidende tredjepart, er at denne ikke skal måtte bevise hvordan hendelsen oppstod eller bevise uakt-somhet hos eieren eller noen han er ansvarlig for. Dette er begrunnet i at relevante bevis ofte vil være vanskelig for skadelidte å få tak i.

3.4.2 Unntak fra det objektive ansvaret

Det objektive ansvaret gjelder ikke absolutt⁵⁵. Eieren fritas for ansvar i tre ulike force majeure-situasjoner.

For det første blir han ikke ansvarlig dersom han beviser at skaden oppstod som følge av en krigshandling eller krigslignende handlinger, eller et naturfenomen som er av «exceptional, inevitable and irresistible character»⁵⁶. For å bli fritatt etter dette unntaket, må det ikke foreligge handlingsalternativer for eieren slik at han kunne unngått å havne i en slik situasjon. Et eksempel er dersom han er klar over at det er stor sannsynlighet for at han bli havne midt i

⁵⁴ CLC 92 art. III nr. 1

⁵⁵ CLC 92 art. III nr. 2 og 3

⁵⁶ CLC 92 art. III nr. 2 a

en orkan på sjøreisen. I det tilfellet vil det kunne sies at han har akseptert risikoen, slik at naturfenomenet ikke er uunngåelig.

For det andre bortfaller ansvaret dersom han beviser at skaden oppstod som følge av en forsettlig handling eller unnlattelse hos en tredjepart⁵⁷. En må merke seg at uaktsomhet ikke er tilstrekkelig for at eieren skal fritas for ansvar. Det må ha foreligget et ønske hos vedkommende om å påføre skade, og forurensningsskaden må ha oppstått ene og alene som følge av dette.

For det tredje bortfaller eierens ansvar dersom han kan bevise at det forelå uaktsomhet eller klanderverdige forhold hos offentlige myndigheter i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre navigasjonshjelpemidler som for eksempel sjøkart⁵⁸. Et spørsmål som kan oppstå i forbindelse med dette unntaket, er om los er å anse som et «navigasjonshjelpemiddel». Spørsmålet var oppe i Svea Jose Marti-saken fra 1987⁵⁹. Eierens mente at losen måtte anses som et navigasjonshjelpemiddel, og at staten ved ikke å sørge for at han ble holdt oppdatert på forhold av betydning for navigering i området, hadde misligholdt sin plikt til vedlikehold av dette hjelpemiddelet. Retten kom fram til at los ikke falt under begrepet «navigasjonshjelpemiddel».

Et annet spørsmål er om sjøkart faller inn under definisjonen. Dette var oppe i Thesis-saken⁶⁰, og retten kom fram til at manglende merking på sjøkart omfattes.

I tillegg til de tilfellene som her er nevnt kan eierens ansvar helt eller delvis falle bort dersom han beviser at forurensningen skyldtes den skadelidtes medvirkning. Dette gjelder både uaktsomme og forsettlige handlinger⁶¹. Et eksempel på dette har vi der et tankskip kolliderer med et lasteskip, og lasten på dette skipet blir forurenset av oljen fra tankskipet. Dersom kollisjonen var en følge av en uaktsom handling fra for eksempel kapteinen på lasteskipet, kan det føre til at eieren av tankskipet ikke blir ansvarlig for noen del av forurensningen, eller at han bare blir ansvarlig for deler av det. Om ansvaret i det hele tatt skal falle helt eller delvis bort, beror på de øvrige omstendigheter i hvert enkelt tilfelle.

⁵⁷ CLC 92 art. III nr. 2 b

⁵⁸ CLC 92 art. III nr. 2 c

⁵⁹ ND 1987.64

⁶⁰ ND 1983.1 SH

⁶¹ CLC 92 art. III nr. 3

3.4.3 Retten til ansvarsbegrensning

«The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention on respect of any one incident...»⁶². Som nevnt ovenfor gjelder retten til ansvarsbegrensning for hver enkelt hendelse. Reglene er begrunnet i hensynet til eieren av skipet som følge av det strenge objektive ansvaret. I tillegg fordeler den også det økonomiske ansvaret mellom shipping-industrien på den ene siden, og oljeindustrien via fondskonvensjonene på den andre siden. Begrensningssummen er avhengig av skipets størrelse, og minimumsansvaret gjelder for skip opptil 5000 tonn og utgjør 4,51 millioner SDR⁶³. 1 SDR tilsvarer ca. 11,6 kr. For skip større enn 5000 tonn tillegges begrensningssummen 631 SDR per tonn⁶⁴, men kan aldri overstige 89,77 millioner SDR⁶⁵.

For at eieren skal kunne benytte seg av retten til ansvarsbegrensning, må han opprette et begrensningsskatt ved den domstolen hvor erstatningssaken er reist eller eventuelt skal reises. Størrelsen på fondet skal tilsvare rederens totale bergrensningssum⁶⁶. Etter at begrensningsskatten er opprettet, kan skadelidte ikke søke dekning for sitt krav andre steder enn i dette. Han er derfor avskåret fra å søke dekning i for eksempel eiendom som tilhører rederen. Dersom det er tatt arrest i slik eiendom skal retten oppheve denne⁶⁷, men det er forutsatt at skadelidte har tilgang til den domstolen som administrerer fondet⁶⁸.

3.4.3.1 *Krav underlagt retten til ansvarsbegrensning*

Retten til ansvarsbegrensning gjelder kun eierens ansvar etter CLC-konvensjonen, jf. «...limit his liability under this Convention...»⁶⁹. Altså, ansvar for forurensning som følge av oljesøl. Dette betyr at for andre krav enn disse må det etableres egne begrensningsskatter etter andre regler, som for eksempel reglene i 1957-konvensjonen. Det vil ikke bli gitt noen nærmere redegjørelse av disse her. Dersom ulykken fører til forurensning i flere stater, hvorav en av dem ikke har ratifisert konvensjonen, kan kravene som oppstår i denne staten heller ikke begrenses etter CLC-konvensjonen.

⁶² CLC 92 art. V nr. 1

⁶³ CLC 92 art. V nr. 1 a

⁶⁴ CLC 92 art. V nr. 1 b

⁶⁵ CLC 92 art. V nr. 1

⁶⁶ CLC 92 art. V nr. 3

⁶⁷ CLC 92 art. VI nr. 1 a og b

⁶⁸ CLC 92 art. VI nr. 2

⁶⁹ CLC 92 art. V nr. 1

3.4.3.2 *Tilfeller der retten til ansvarsbegrensning faller bort*

Dersom det er bevist at eieren har handlet, eller unnlatt å handle, forsettlig eller grovt uaktsomt med den viten at forurensningsskade sannsynligvis ville oppstå, faller hans rett til ansvarsbegrensning bort⁷⁰. En naturlig språklig forståelse av ordlyden i bestemmelsen tilsier at det skal en del til for at unntaket skal komme til anvendelse. Dette følger også av at det kun er hans egne handlinger eller unnlatelser som kan føre til bortfall. Dette er såkalte «egenfeil». Retten faller med andre ord ikke bort dersom det er en av mannskapet på skipet som har handlet uaktsomt, med mindre det kan vises til at det var uaktsomt av eieren å ansette eller bruke ham. Dersom eieren er et selskap, er det selskapets styre og generalforsamling som identifiseres med «eieren».

Spørsmålet videre er hvilke handlinger som kan føre til at begrensningsretten faller bort. Dersom forurensningen er voldt med forsett eller med vilje, vil saken være grei. Problemet oppstår i forbindelse med spørsmålet om handlingen var grovt uaktsom. «Objektivt sett foreligger det grov uaktsomhet særlig når handlemåten innebærer stor risiko. Subjektivt kreves det at den handlende skjønnte eller burde ha skjont at handlingen var særlig risikofylt. Er de subjektive forhold særlig klanderverdige, kan kravet til den objektive risiko reduseres»⁷¹. I Høyesterett er det uttalt om grov uaktsomhet at dette er «et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterk klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn når det er tale om alminnelig uaktsomhet»⁷². I tillegg til grov uaktsomhet kreves det at skadevolderen må ha hatt forståelse om at forurensningsskaden sannsynligvis ville oppstå. Det er her tale om bevisst grov uaktsomhet. Det er altså ikke tilstrekkelig for bortfall at han var klar over at handlingen var risikofylt. Han må ha forstått at handlingen mest sannsynlig ville føre til forurensningsskade.

3.4.4 *Hvor mye plikter rederen å betale for forurensningsskade?*

Rederen plikter å betale alle de godkjente kravene opptil begrensningsbeløpene som er nevnt under punkt 3.3.3, med mindre hans begrensningsrett har falt bort som følge av årsaker nevnt i punkt 3.3.3.2. Dersom han er fritatt for ansvar plikter han ikke å betale noe.

3.4.5 *Hva med det overstigende beløpet?*

Dersom kravene overstiger begrensningsbeløpet eller ikke blir dekket i det hele tatt av rederen som følge av unntakene for objektivt ansvar, må skadelidte søke dekning hos IOPC-fondene gjennom fondskonvensjonene⁷³. Dette forutsetter imidlertid at den staten hvor forurensningen

⁷⁰ CLC 92 art. V nr. 2

⁷¹ Falkanger 2010 s. 171-172

⁷² Rt. 1989.1318

⁷³ 1992-fondet og 2003-fondet

har oppstått, har ratifisert enten en av eller begge fondskonvensjonene. Kina er et eksempel på en stat som har ratifisert CLC-konvensjonen, men ikke 1992-fondet. Dette betyr at forurensningsskade oppstått i Kina vil kravene kun bli dekket opp til begrensningssummen.

3.4.6 IOPC-Fondene

De internasjonale fondene for oljesølskade er finansiert av mottakerne av lasten. Poenget med disse fondene er å fordele ansvaret mellom eierne av oljetanker og eierne av lasten. Fondenes hovedoppgave er at de skal brukes i de tilfellene der skadelidte ikke får full dekning for sitt tap av skipets eier⁷⁴. En opererer altså med tre «lag» av dekningsmuligheter for skadelidte. Det første «laget» er rederens ansvarsbeløp, det andre er 1992-fondet og det tredje er 2003-fondet. Som nevnt, er det et vilkår for at de to siste skal komme til anvendelse at staten har ratifisert disse i tillegg til CLC-konvensjonen. Anvendelsesområdet til fondene er det samme som i CLC-konvensjonen. Det må være tale om en forurensningsskade eller preventive handlinger for å forhindre dette, og skaden må ha oppstått eller kunne ha oppstått innenfor kontraktsstatens økonomiske sone⁷⁵.

3.4.7 Tilfeller der IOPC-fondene blir ansvarlige

3.4.7.1 *Det internasjonale erstatningsfondet 1992 (IOPC 1)*

I tre ulike situasjoner oppstår det ansvar for 1992-fondet til å utbetale erstatning. For det CLC-konvensjonen⁷⁶. Et annet tilfelle er der eieren ikke er i økonomisk stand til å dekke sitt ansvar første gjelder det de tilfellene der det ikke oppstår noe ansvar for skade etter fullt ut⁷⁷. En siste situasjon oppstår der tapet overstiger eierens ansvar på grunn av dennes begrensingsrett⁷⁸. I noen tilfeller betaler fondet eierens utgifter som han har hatt i forbindelse med å unngå eller redusere forurensningsskaden⁷⁹.

3.4.7.1.1 *Tilfeller der det ikke oppstår noe ansvar etter CLC-konvensjonen*

I prinsippet er det to ulike tilfeller som kan føre til at ansvar ikke oppstår etter CLC-konvensjonen. Det ene er der skadelidte ikke klarer å identifisere eieren av skipet som forårsaket forurensningsskaden. Det andre er der eieren av skipet ikke blir ansvarlig som følge av unntakene i CLC 92 art. III nr. 2, med unntak av skade som følge av krig eller krigslignende handlinger.

⁷⁴ 1992-fondet art. 2 nr. 1 a

⁷⁵ 1992-fondet art. 3 og Tilleggsfondet art. 3

⁷⁶ 1992-fondet art. 4 nr. 1 a

⁷⁷ 1992-fondet art. 4 nr. 1 b

⁷⁸ 1992-fondet art. 4 nr. 1 c

⁷⁹ 1992-fondet art. 4 annet ledd

3.4.7.1.2 Tilfeller der eieren ikke er i økonomisk stand til å dekke sitt ansvar fullt ut

Der eieren ikke er i økonomisk stand til å dekke sitt ansvar, dekker 1992-fondet skadelidtes tap. CLC-konvensjonen forsøker å unngå at slike situasjoner oppstår gjennom å pålegge eieren av skipet en plikt til å tegne forsikring som skal dekke beløpet tilsvarende hans begrensningssum⁸⁰, og ved å gi skadelidte rett til å fremstille et direkte krav mot assurandøren for sitt tap⁸¹.

3.4.7.1.3 Der tapet overstiger eierens ansvar som følge av hans begrensningsrett

Dette er den mest vanlig situasjonen. I disse tilfellene er fondet ansvarlig for det beløpet som overstiger eierens ansvar. I utgangspunktet er dette det beløpet som overstiger eierens begrensningssum etter CLC-konvensjonen, men det kan oppstå tilfeller der 1992-fondet dekker mer som følge av en lavere begrensningssum for eieren. Dette følger av 1992-fondets «super session clause», som sier at også det overstigende beløpet fra andre begrensningsregler dekkes, forutsatt at det fortsatt er forurensningsskade som følge av olje. Vilkåret for dette er at den konvensjonen det er tale om å anvende begrensningssummen fra, enten har trådt i kraft, var åpen for signatur, ratifikasjon eller inntreden på det tidspunkt 1992-fondet var åpnet for signatur. Dette betyr at IOPC-fondet vil dekke det beløp som overstiger begrensningssummen i for eksempel 1957-konvensjonen, som har en adskillig lavere begrensningssum enn CLC-konvensjonen.

3.4.7.2 Situasjoner der 1992-fondet ikke dekker tapet

Dersom fondet beviser at forurensningsskaden skyldtes krigshandling eller krigslignende handlinger, oppstår ikke ansvar for fondet⁸². Dette korresponderer med rederens ansvarsfrihet for slike handlinger etter CLC⁸³. Ansvar faller også bort dersom forurensningsskaden skyldtes oljesøl fra et krigsskip eller et statlig eiet skip som på ulykkestidspunktet ble brukt til ikke-kommersielle formål⁸⁴. Tilsvarende gjelder for rederens ansvar⁸⁵. Dersom skadelidte ikke klarer å bevise at skaden oppstod som følge av en hendelse som involverte ett eller flere skip, faller også fondets ansvar bort⁸⁶. I utgangspunktet er det ikke nødvendig at skadelidte klarer å identifisere hvilket skip oljen stammet fra, men i slike tilfeller kan det være vanskelig å bevise at forurensningen stammet fra et «skip» slik det er definert i konvensjonen. Dersom 1992-

⁸⁰ CLC 92 art. VII nr. 1

⁸¹ CLC 92 art. VII nr. 8

⁸² 1992-fondet art. 4 nr. 2 a

⁸³ CLC 92 art. III nr. 2 a

⁸⁴ 1992-fondet art. 4. nr. 2. a

⁸⁵ CLC art. XI

⁸⁶ 1992-fondet art. 4 nr. 2 b

fondet beviser at forurensningsskaden helt eller delvis skyldtes skadelidtes uaktsomhet, eller skyldes hans handling eller unnlatelse utført med forsett om å forårsake skade, faller fondets ansvar helt eller delvis bort⁸⁷.

3.4.7.3 Grensa for 1992-fondets dekningsansvar

Fondet er begrenset til å dekke krav opptil 203 millioner SDR. Dette inkluderer begrensingsbeløpet fra eieren⁸⁸, hvilket betyr at summen erstatningsfondet faktisk blir ansvarlig for avhenger av beløpet som er utbetalt av eieren.

3.4.7.4 Det internasjonale tilleggsfondet 2003 (IOPC 2)

Etter Erika-ulykken i Frankrike i 1999, oppstod forespørsel om et tredje «lag» til dekning av krav som oversteg dekningsansvaret under 1992-fondet. Dette førte til at det ble opprettet et tilleggsfond i 2003. For stater som har ratifisert dette, utbetaler fondet opptil 750 millioner SDR, inkludert eierens begrensningssum og beløpet utbetalt etter 1992-fondet⁸⁹.

3.4.7.5 STOPIA 2006 og TOPIA 2006

I 2000 ble begrensingsbeløpet i fondskonvensjonen 92 betydelig forhøyet. Dette, og opprettelsen av tilleggsfondet i 03, førte til at oljeindustrien fikk en betydelig økt økonomisk belastning ved oljesølskader gjennom sine bidrag til fondene. For å unngå en betydelig revisjon av CLC-konvensjonen, fondskonvensjonen 92 og tilleggsfondsprotokollen 03, med sikte på å jevne ut ansvarsfordelingen mellom oljeindustrien og tankskipeierne, ble det introdusert to nye opplegg for ansvarsdeling. Disse blir kalt STOPIA (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) 2006 og TOPIA (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) 2006. Dette er to frivillige avtaler som skal erstatte deler av ansvaret til erstatningsfondet og tilleggsfondet.

3.4.7.5.1 STOPIA 2006

STOPIA er en frivillig avtale mellom eiere av skip med en tonnasje på opptil 29 548 tonn og deres assurandører. Den gjelder for alle små tankskip som er forsikret i en P&I Club som er medlem av «the International Group⁹⁰», og er gjenforsikret via deres «pooling agreements». Begrensningssummen er satt til 20 millioner SDR⁹¹, hvilket er høyere enn begrensningssummen i CLC-konvensjonen. Dette betyr at 1992-fondet blir ansvarlig for et lavere beløp

⁸⁷ 1992-fondet 92 art. 4 nr. 3

⁸⁸ 1992-fondet art. 4 nr. 4 a

⁸⁹ 2003-fondet art. 4 nr. 2 a

⁹⁰ <http://www.igpandi.org/>

⁹¹ STOPIA 2006 art. IV (C) (1)

enn det ville ha vært dersom det var begrensningssummen i CLC-konvensjonen som skulle anvendes. Utad er 1992-fondet likevel ansvarlig opp til 203 millioner SDR.

3.4.7.5.2 TOPIA 2006

TOPIA er en annen frivillig avtale mellom skipseiere og deres assurandører. Den gjelder for alle tankskip som er forsikret i en P&I Club som er medlem av «the International Group»⁹², og gjenforsikret via deres «pooling agreements».. Det foreligger ingen begrensningssum i TOPIA slik som i STOPIA, men den erstatter 50 prosent av det som 2003-fondet blir ansvarlig for⁹³. Per dags dato har det ikke forekommet noen ulykker der ansvar for 2003-fondet har oppstått, hvilket betyr at TOPIA heller ikke er kommet til anvendelse ennå.

3.5 Ansvarskanalisering

Krav om erstatning for forurensningsskade kan kun gjøres gjeldende etter reglene i CLC-konvensjonen, og kan kun gjøres gjeldende mot eieren av skipet⁹⁴. Det er med andre ord eieren som er ansvarssubjektet etter konvensjonen. Skadelidte kan heller ikke gjøre kravet gjeldende mot eieren på et annet ansvarsgrunnlag dersom han ikke får dekning gjennom reglene i konvensjonen. Hensynet bak reglene om ansvarskanalisering er at skadelidtes interesser må anses ivaretatt gjennom det strenge objektive ansvaret som eieren har, sammenholdt med den usikkerhet og det forsikringsbehov som en eventuell ansvarsmulighet ville skape for andre skadevoldere. De som er beskyttet, er medlemmer av besetningen, samt los og andre personer som utfører tjenester på skipet uten å være en del av besetningen. Videre beskyttes skipets reder og disponent (dersom disse ikke er eier av skipet), samt befrakter, bergeren (dersom denne er godkjent av eieren eller handler på instruks fra offentlig myndighet), hvilken som helst person som utfører tiltak for å forebygge forurensningsskade, og til slutt personer som er ansatt hos noen av de overfor nevnte personer, med unntak av besetningen, los og personer som utfører tjeneste på skipet uten å være en del av besetningen⁹⁵.

Kanaliseringen av ansvaret gjelder likevel ikke dersom en av de nevnte personene har utvist forsett eller grov uaktsomhet med bevissthet om at forurensningsskade sannsynligvis ville oppstå. I slike tilfeller kan derfor skadelidte reise krav direkte mot denne⁹⁶.

3.6 Forsikringsplikt

Eieren av et skip som har over 2000 tonn olje som last i bulk plikter å ha godkjent forsikring eller lignende sikkerhet, slik som bankgaranti⁹⁷. Normalt vil forsikringsplikten bli oppfylt

⁹² <http://www.igpandi.org/>

⁹³ TOPIA 2006 art. IV (C)

⁹⁴ CLC 92 art. III nr. 4

⁹⁵ CLC 92 art. III nr. 4 a-f

⁹⁶ CLC 92 art. III nr. 4 annet ledd

gjennom eierens P&I-forsikring. Dekningssummen skal tilsvare eierens begrensningssum etter konvensjonen, men vanligvis vil den være mye høyere fordi eieren risikerer større ansvar i stater som ikke har sluttet seg til CLC-konvensjonen. Skadelidte har rett til å gjøre krav gjeldende etter konvensjonen, direkte mot forsikringen⁹⁸. Bakgrunnen for forsikringsplikten er blant annet at skadelidte skal være sikret å få erstatning uavhengig av eierens økonomiske situasjon.

⁹⁷ CLC 92 art. VII nr. 1

⁹⁸ CLC 92 art. VII nr. 8

4 HNS-konvensjonen

Som nevnt innledningsvis har HNS-konvensjonen ikke trådt i kraft ennå, hvilket betyr at reglene per dags dato ikke kommer til anvendelse. En kan likevel gå ut fra at konvensjonen etterhvert vil tre i kraft. Det er derfor av interesse å se på innholdet i denne. Bestemmelsene i HNS-konvensjonen er bygget opp på samme måte som i CLC-konvensjonen, slik at mye av innholdet er det samme. I det følgende vil det bli pekt på likheter og forskjeller mellom disse to konvensjonene.

4.1 Anvendelsesområde

For at konvensjonen skal komme til anvendelse, er det tre vilkår som må være til stede. For det første må en befinne seg innenfor det geografiske anvendelsesområdet. For det andre må en befinne seg innenfor konvensjonens saklige anvendelsesområdet, og for det tredje må det ikke foreligge forhold som er unntatt fra konvensjonens anvendelsesområde.

4.1.1 Geografisk anvendelsesområde

Når det gjelder forurensningsskade som følge av HNS-stoffenes farlige egenskaper, gjelder det samme geografiske anvendelsesområde som i CLC 92⁹⁹. Se derfor punkt 3.1.1 for definisjonen av denne. For annen skade enn forurensning, utvides det geografiske anvendelsesområdet til også å gjelde utenfor territorialfarvannet og den økonomiske sonen til en hvilken som helst stat. Dette er forutsatt av at flaggstaten til skipet er part i konvensjonen eller, dersom skipet ikke er registrert, at det kan føre en konvensjonstats flagg¹⁰⁰. Vi ser derfor at for skade innenfor territorialfarvannet til en stat, avhenger anvendelsen av HNS-konvensjonen av om staten har ratifisert denne. For skade som ikke er forurensningsskade i internasjonalt farvann, er det flaggstaten til skipet, altså om denne har ratifisert HNS-konvensjonen, som avgjør hvorvidt konvensjonsreglene kommer til anvendelse.

4.1.1.1 *Hvilke regler kommer til anvendelse der flaggstaten ikke har tiltrådt HNS-konvensjonen?*

Som nevnt er det uten betydning hvorvidt flaggstaten har tiltrådt HNS-konvensjonen når det gjelder skade som følge av HNS-stoffenes farlige egenskaper, så lenge skaden oppstår innenfor territorialfarvannet eller den økonomiske sonen til en stat som har ratifisert denne¹⁰¹. For skade som ikke er forurensningsskade i internasjonalt farvann, fra en flaggstat som ikke har ratifisert HNS-konvensjonen, er det internasjonale privatrettslige regler som avgjør hvilket

⁹⁹ HNS 2010 art. 3 b

¹⁰⁰ HNS 2010 art. 3 c

¹⁰¹ HNS 2010 art. 3 a

lands rett som kommer til anvendelse. For at ansvar da skal oppstå, vil det som oftest være et vilkår at det foreligger subjektiv skyld hos skadevolder, hvilket kan føre til at ingen blir erstatningsansvarlig for skaden.

4.1.2 Saklig anvendelsesområde

Selv om et skip forårsaker skade, som følge av HNS-stoffenes farlige egenskaper, innenfor konvensjonens geografiske anvendelsesområde, kommer HNS-konvensjonen til anvendelse kun dersom enkelte andre kriterier er oppfylt. Det følger av HNS-konvensjonen at «the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship...»¹⁰². For å forstå innholdet av denne bestemmelsen må en se nærmere på hva de ulike begrepene betyr.

4.1.2.1 Eier

HNS-konvensjonen definerer «owner»¹⁰³ på akkurat samme måte som CLC-konvensjonen¹⁰⁴. For å unngå gjentakelser vises det derfor til punkt 3.1.2.1. Som nevnt, dersom det foreligger flere hendelser som har ført til skade, er det eieren på det tidspunkt da den første hendelsen inntraff som blir ansvarlig¹⁰⁵. Det er altså uten betydning for ansvaret at skipet har skiftet eier i ettertid. Et typisk eksempel på tilfeller der skipet skifter eier etter at ulykken har inntruffet, er der skipet er blitt totalvraket og assurandøren overtar eierskapet til vraket. Dette eierskifte har altså ingen betydning for rederens ansvar.

4.1.2.2 Skip

For definisjonen av skip, skiller HNS-konvensjonen seg fra CLC-konvensjonen. Se punkt 3.1.2.2 for definisjonen i CLC. Der CLC-konvensjonen oppstiller særlige vilkår for hva som omtales som skip¹⁰⁶, definerer HNS-konvensjonen skip som «any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever»¹⁰⁷. Dette betyr at konvensjonen omfatter ethvert sjøgående fartøy eller annen sjøgående innretning av enhver type. Etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden vil det heller ikke ha betydning hvorvidt innretningen ikke har styringsmuligheter eller motorkraft.

¹⁰² HNS 2010 art. 7 nr. 1

¹⁰³ HNS 2010 art. 1 nr. 3

¹⁰⁴ CLC 92 art. 1 nr. 3

¹⁰⁵ HNS 2010 art. 7 nr. 1

¹⁰⁶ CLC 92 art. 1 nr. 1

¹⁰⁷ HNS 2010 art. 1 nr. 1

4.1.2.3 Hazardous and noxious substances

HNS-konvensjonen oppstiller en liste over stoffer, materialer og gjenstander som er dekket av konvensjonen når de er fraktet som last om bord på et skip¹⁰⁸, eller når det foreligger rester av stoffer nevnt i HNS-konvensjonen art. 1 nr. 5 a) (i) til (iii) og (v) til (vii) fra forutgående bulktransport¹⁰⁹. For det første omfattes olje i bulk som definert i Marpol vedlegg I bilag I¹¹⁰, dette er tilsvarende den oljen som omfattes av CLC-konvensjonen, men det vil likevel være få tilfeller av oljesølskade som dekkes under HNS-konvensjonen. Dette vil utredes nærmere nedenfor i punkt 4.1.3.2. Videre omfattes skadelige flytende stoffer i bulk som definert i Marpol vedlegg II bilag II¹¹¹, farlige flytende stoffer i bulk som definert i kapittel 17 i Dangerous Chemicals in Bulk Code 1983¹¹², stoffer pakket i form som er omfattet av IMDG-koden¹¹³, flytende gasser som omfattes av Liquefied gases in Bulk Code 1983¹¹⁴, flytende stoffer med et antennespunkt som ikke overstiger 60 grader¹¹⁵, og visse faste stoffer i bulk som er omfattet av IMDG-koden når disse fraktes i bulk¹¹⁶. Konvensjonen omfatter ikke kull, selv om dette i noen tilfeller kan utgjøre et stort skadepotensiale. Hovedgrunnen til at kull ikke er inkludert, er at kullindustrien ikke ønsket å være en del av konvensjonen. I tillegg fraktes kull som oftest i store partier med en relativt lav risiko.

4.1.2.4 Sjøtransport

Sjøtransport er definert i konvensjonen som perioden fra lasting av HNS-lasten påbegynnes ved hjelp av skipets utstyr, til den ikke lenger er til stede ved noe av skipets utstyr ved lossing. Dersom skipets utstyr ikke anvendes ved lasting og lossing, starter og ender perioden når HNS-lasten krysser rekka på skipet¹¹⁷. «Skade som inntreffer under transport av HNS-last til eller fra et skip, f.eks. inne på havneterminalen, faller utenfor konvensjonen»¹¹⁸. CLC-konvensjonen har ikke en tilsvarende definisjon, men det følger av konvensjonens definisjon av skip at skipet rent faktisk har vært anvendt til transport av olje idet ulykken inntreffer¹¹⁹. Videre oppstiller CLC-konvensjonen som et vilkår at oljen som renner ut av skipet må være

¹⁰⁸ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a)

¹⁰⁹ HNS 2010 art. 1. nr. 5 b)

¹¹⁰ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (i)

¹¹¹ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (ii)

¹¹² HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (iii)

¹¹³ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (iv)

¹¹⁴ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (v)

¹¹⁵ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (vi)

¹¹⁶ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (vii)

¹¹⁷ HNS 2010 art. 1 nr. 9

¹¹⁸ NOU 2004:21 s. 16

¹¹⁹ CLC 92 art. 1 nr. 1

«carried on board» som enten last eller bunkers¹²⁰. Som nevnt i punkt 3.1.2.5.2 har komiteen for IOPC-fondet lagt til grunn at oljen er å anse som en del av lasten idet lastingen påbegynnes. Dette betyr at vilkårene for når konvensjonen trer i kraft på dette punkt er de samme.

4.1.2.5 Skade

CLC-konvensjonen taler kun om «forurensningsskade»¹²¹, mens HNS-konvensjonen taler om «skade»¹²². Vi ser dermed at anvendelsesområdet til HNS-konvensjonen er utvidet i forhold til CLC-konvensjonen. HNS-konvensjonen er ikke begrenset til å gjelde forurensningsskade, men gjelder også tap eller skade forårsaket av HNS-stoffer på andre måter, som for eksempel som følge av brann eller eksplosjon. Skade er definert som personskafe eller tap av liv om bord eller utenfor skipet¹²³. Slike skader omfattes ikke av CLC-konvensjonen. En bør også merke seg at krav for slike skader har prioritet foran andre krav i begrensningsskade¹²⁴. Videre omfattes tap eller skade på eiendom utenfor skipet¹²⁵, tap eller skade som følge av forurensning av miljøet¹²⁶ og utgiftene til preventive handlinger, samt tap eller skade som følge av preventive handlinger¹²⁷. Et felles vilkår for at disse skadetypene skal kunne kreves dekket, er at de er forårsaket av HNS-stoffets farlige og skadelige egenskaper¹²⁸. Dette betyr at dersom for eksempel en tønne som inneholder HNS-stoff, skulle velte og skade en person på skipet, vil ikke HNS-konvensjonen komme til anvendelse så lenge skaden utelukkende er forårsaket av tønna. På den annen side, dersom HNS-stoffet skulle renne ut og føre til at det oppstår brann, vil denne skaden dekkes av konvensjonen. Dersom det ikke er mulig å avgjøre om skaden oppstod som følge av HNS-stoffets farlige egenskaper eller andre faktorer, skal skaden anses å være forårsaket av HNS-stoffet. Dette gjelder likevel ikke dersom skaden er av en art som er unntatt fra HNS-konvensjonen¹²⁹, slik som forurensningsskade etter CLC-konvensjonen og skade som følge av radioaktive stoffer¹³⁰.

¹²⁰ CLC 92 art. 1 nr. 5

¹²¹ CLC 92 art. III nr. 1

¹²² HNS 2010 art. 7 nr. 1

¹²³ HNS 2010 art. 1 nr. 6 (a)

¹²⁴ CLC 2010 art. 11

¹²⁵ HNS 2010 art. 1 nr. 6 (b)

¹²⁶ HNS 2010 art. 1 nr. 6 (c)

¹²⁷ HNS 2010 art. 1 nr. 6 (d)

¹²⁸ HNS 2010 art. 1 nr. 6 tredje ledd

¹²⁹ HNS 2010 art. 1 nr. 6 annet ledd

¹³⁰ HNS 2010 art. 4 nr. 3

4.1.2.6 *Hendelse*

HNS-konvensjonen definerer «hendelse» på samme måte som CLC-konvensjonen¹³¹. For definisjonen av denne vises derfor til punkt 3.1.2.4 og 3.1.2.4.1. På samme måte som i CLC-konvensjonen må det avgjøres hvorvidt det foreligger en sammenhengende hendelse eller om det er tale om to eller flere separate hendelser.

4.1.3 *Tilfeller som faller utenfor HNS-konvensjonens anvendelsesområde*

HNS-konvensjonen inneholder bestemmelser om krav som ikke dekkes, skade som er utelukket og visse typer skip som ikke er omfattet. Konvensjonen kommer heller ikke til anvendelse i den utstrekning bestemmelsene er uforenelige med tilgjengelige regler for yrkesskadeerstatning og trygdeordninger for de som arbeider på skipet¹³².

4.1.3.1 *Krav som faller utenfor*

Konvensjonen kommer ikke til anvendelse for «claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers...»¹³³. Det er usikkert hvorvidt dette betyr at alle krav for skade på gods eller passasjer som transporteres i henhold til en kontrakt, faller utenfor eller ikke. Ordlyden «arising out of» kan tolkes til å gjelde begge deler. Dersom alle krav fra disse parter vil falle utenfor HNS-konvensjonen, kan det føre til at skadelidte ikke kan fremstille noe krav overfor eieren av skipet, forutsatt at han er i et kontraktsforhold med en annen enn skipets eier. For å unngå dette kan en mulig tolkning være at HNS-konvensjonen ikke ekskluderer krav for skade som faller inn under konvensjonen, men at den ikke dekker de krav som kan fremstilles i henhold til kontrakten. En kan for eksempel tenke seg at det oppstår brann om bord på skipet som følge av et HNS-stoff. En av passasjerene som har en reisekontrakt med den som chartrer skipet, får ødelagt all sin bagasje i tillegg til at han får store brannskader. Dersom personskade faller utenfor det kontrakten dekker, vil han dermed kunne kreve erstatning for brannskaden etter HNS-konvensjonen.

4.1.3.2 *Skader som faller utenfor*

HNS-konvensjonen kommer ikke til anvendelse for forurensningsskade som er definert i CLC-konvensjonen. Dette gjelder uansett om skadelidte får dekning under denne eller ikke¹³⁴. Unntaket har betydning i og med at HNS-konvensjonen i utgangspunktet dekker skade som følge av olje som også er nevnt i CLC-konvensjonen¹³⁵. HNS-konvensjonen vil på den annen side dekke annen type skade enn forurensning, slik som brann eller eksplosjon. Dette fører til

¹³¹ HNS 2010 art. 1 nr 8 og CLC 92 art I nr.8

¹³² HNS 2010 art. 4 nr. 2

¹³³ HNS 2010 art. 4 nr. 1

¹³⁴ HNS 2010 art. 4 nr. 3 (a)

¹³⁵ HNS 2010 art. 1 nr. 5 a) (i)

at begge konvensjonene kan anvendes, dersom de øvrige vilkår er oppfylt, for samme hendelse. Skade som følge av radioaktive stoffer faller også utenfor konvensjonens anvendelsesområde¹³⁶.

4.1.3.3 Visse typer skip som faller utenfor

Krigsskip, marinens hjelpeskip og andre skip som eies eller brukes av en stat på hendelsestidspunktet utelukkende i statlig, ikke-kommersielt øyemed, faller utenfor konvensjonens anvendelsesområde. Dette gjelder tilsvarende i CLC-konvensjonen¹³⁷, med unntak for marinens hjelpeskip, som ikke faller utenfor CLC-konvensjonens anvendelsesområde. Selv om disse skipene faller utenfor, kan en kontraherende stat likevel bestemme at konvensjonen skal gjelde for disse. Dette forutsettes av at staten melder ifra til IMOs generalsekretær og spesifiserer de vilkår og betingelser som konvensjonen skal gjelde¹³⁸. Tilsvarende unntak finnes ikke i CLC-konvensjonen.

HNS-konvensjonen gir adgang for de kontraherende stater til å unnta skip under 200 tonn fra konvensjonens virkeområde dersom disse kun frakter HNS-stoffer i pakket form og bare går i fart mellom havner innenfor denne staten¹³⁹. Det samme gjelder for fart mellom to nabostater, dersom begge har tatt samme forbehold¹⁴⁰. Begrunnelsen for statenes mulighet til å unnta disse skipene, er at det kan være problematisk å oppstille ansvarsbegrensninger som vil være rimelige i forhold til skadepotensialet og muligheten for å tegne forsikring til kommersielt rimelig pris for såpass små skip. I tillegg er det begrunnet med at skaden bare vil ramme dem selv.

4.2 Dekningsområde

4.2.1 Skade

Som nevnt dekker HNS-konvensjonen tap og kostnader som følge av skade slik dette er definert i konvensjonen. For definisjonen av skadebegrepet i HNS-konvensjonen, se punkt 4.1.2.5 overfor. Skadebegrepet omfatter i tillegg til allerede oppstått tap, også utgifter til preventive handlinger¹⁴¹. Med preventive handlinger menes rimelige tiltak foretatt av en hvilken

¹³⁶ HNS 2010 art. 4 nr. 3 (b)

¹³⁷ CLC 92 art. XI nr. 1

¹³⁸ HNS 2010 art. 4 nr. 5

¹³⁹ HNS 2010 art. 5 nr. 1

¹⁴⁰ HNS 2010 art. 5 nr. 2

¹⁴¹ HNS 2010 art. 1 nr. 6 (d)

som helst person etter en hendelse har inntruffet, for å avverge eller minimere skaden¹⁴². Hva som anses som rimelige preventive handlinger er det samme som etter CLC-konvensjonen, og reiser derfor de samme problemstillingene som nevnt overfor i punkt 3.2.1.1.

4.2.1.1 Tilfeller der HNS-ulykker har oppstått

I det følgende vil det gis eksempler på praktiske tilfeller der HNS-skade har oppstått. Disse eksemplene gir et bilde av behovet for HNS-konvensjonen på et internasjonalt plan.

4.2.1.1.1 Kollisjonen mellom Ever Decent og Norwegian Dream

Den 23. august 1999 var det Panama-registrerte containerskipet «Ever Decent», med et mannskap på 25 personer, på vei til Zeebrugge. Samtidig var cruiseskipet «Norwegian Dream», med 1750 passasjerer og et mannskap på 638 personer, på vei til Dover. Cirka 3 mil nordøst for Margate i sørøst England, kolliderte disse skipene. *Norwegian Dream* mistet to livbåter og fikk betydelig skade i baugen og på brovingen, men heldigvis inntok ikke skipet vann. *Ever Decent* ble alvorlig skadet og begynte å helle 25 grader mot babord side. Redningsaksjoner ble iverksatt, og andre skip ble bedt om å styre unna. *Ever Decent* ble stabilisert da det nådde en helning på 40 grader. HNS-last som befant seg på dekk av skipet tok etter hvert fyr og det oppstod stor fare for eksplosjon. Noen få personer ble skadet i ulykken, men skadepotensialet var så stort at det kunne ha kostet en rekke passasjerer og mannskap livet.

Som følge av kollisjonen ble det iverksatt preventive tiltak og store opprydningsaksjoner, noe som førte til betydelige utgifter for utøverne av disse. Dersom HNS-konvensjonen hadde kommet til anvendelse, ville disse fått dekket utgiftene fullt ut etter denne.

4.2.1.1.2 Sletreal

Den 30. januar 2000 skulle det liberianske skipet «Sletreal» losse råolje i Cardenas på Kuba. Mens de ventet, oppstod en eksplosjon om bord på skipet. En antok at det var damp fra råoljen som førte til denne hendelsen. Skipet brakk i to, og den ene delen sank. Som følge av dette, mistet tre medlemmer av mannskapet livet.

Råolje er omfattet av CLC-konvensjonen, men denne gjelder ikke for skade som følge av en eksplosjon. Siden HNS-konvensjonen også kommer til anvendelse for skader som følge av råolje, ville de krav som oppstod i dette tilfellet blitt dekket under denne.

¹⁴² HNS 2010 art. 1 nr. 7

4.3 Rederens ansvar etter HNS-konvensjonen

4.3.1 Objektivt ansvar

I likhet med CLC-konvensjonen, foreligger det et objektivt ansvar for skade for eieren av skipet også etter HNS-konvensjonen. Dette betyr at eieren i utgangspunktet er ansvarlig, uavhengig av skyld, for all skade forårsaket av HNS-stoffenes farlige og skadelige egenskaper i forbindelse med sjøtransporten av disse¹⁴³. I likhet med CLC-konvensjonen, begrunnes dette strenge ansvarsgrunnlaget med hensynet til skadelidte. Ettersom skyldformen er objektivt ansvar, pålegges det ingen plikt for skadelidte til å bevise at det forelå noen som helst form for skyld på eiersiden.

4.3.2 Unntak fra det objektive ansvaret

I visse tilfeller kan eieren av skipet bli fritatt for det strenge objektive ansvaret han i utgangspunktet har. De fleste av disse unntakene er de samme som etter CLC-konvensjonen¹⁴⁴. Det vises derfor til det som er beskrevet om disse i punkt 3.3.2. I tillegg oppstiller HNS-konvensjonen én ytterligere situasjon som kan føre til at eierens ansvar faller bort. Dette gjelder i de tilfellene der «avlasterens eller enhver annen persons unnlattelse av å yte informasjon vedrørende de transporterte stoffenes farlige og skadelige egenskaper enten

- har forårsaket skaden, helt eller delvis; eller
- har medført at eieren ikke har tegnet forsikring i samsvar med artikkel 12;

forutsatt at verken eieren, personer i eierens tjeneste, eller personer som handlet for eieren, kjente til, eller burde kjent til, de farlige og skadelige egenskapene til de transporterte stoffene»¹⁴⁵.

En av grunnene til at dette unntaket er tatt med i konvensjonen er at HNS-stoffer kan fraktes i mange ulike former, ikke bare som last i bulk, slik som etter CLC-konvensjonen. De kan også være pakket eller lagret i containere, uten en tilstrekkelig beskrivelse av hva disse inneholder. Dette kan igjen føre til at de ikke blir behandlet med tilstrekkelig sikkerhet under frakten, slik at det er mulig at skade oppstår, som ellers kunne vært unngått.

4.3.3 Retten til ansvarsbegrensning

I likhet med CLC-konvensjonen, har HNS-konvensjonen regler om eierens rett til ansvarsbegrensning¹⁴⁶. Denne retten er begrunnet i hensynet til eieren i, og med det strenge objektive ansvaret han i utgangspunktet har. I tillegg fører reglene om retten til ansvarsbegrensning til at ansvaret blir fordelt mellom shipping-industrien på den ene siden og lasteierne på den andre

¹⁴³ HNS 2010 art. 7 nr. 1

¹⁴⁴ HNS 2010 art. 7 nr. 2 (a) til (c) og nr. 3 og CLC 92 art. III nr. 2 (a) til (c) og nr. 3

¹⁴⁵ NOU 2004:21 s. 17 og CLC 2010 art. 7 nr. 2 (d)

¹⁴⁶ HNS 2010 art. 9 nr. 1

siden. Tilsvarende som i CLC-konvensjonen, gjelder begrensningssummen for hver enkelt hendelse, noe som gjør at en i noen tilfeller må avgjøre hvorvidt det er tale om én eller flere hendelser. Eierens begrensningssum per hendelse er avhengig av om HNS-stoffet er lastet i bulk eller om det er pakket gods.

For HNS-stoffer som er lastet i bulk, er begrensningssummen 10 millioner SDR for skip under 2000 tonn. For skip som overstiger 2000 tonn, legges det til 1500 SDR for hvert tonn opp til 50 000 tonn. Alt over 50 000 legges til med 360 SDR. Uansett skal beløpet aldri overstige 100 millioner SDR¹⁴⁷.

For skade som skyldes HNS-stoffer i pakket form, eller både bulk og pakket form, er begrensningssummen 11,5 millioner SDR for skip opp til 2000 tonn. Veier skipet mer enn 2000 tonn, legges det til 1,725 SDR per tonn opp til 50 000 tonn. Skip som overstiger dette tillegges 440 SDR per tonn. Begrensningssummen skal ikke i noen tilfeller overstige 115 millioner SDR. Tilsvarende gjelder også dersom det ikke er mulig å finne ut om HNS-stoffet var pakket eller lastet i bulk¹⁴⁸.

For at eieren skal kunne benytte seg av fordelene med ansvarsbegrensning, kreves det at han oppretter et fond som inneholder den totale begrensningssummen¹⁴⁹. Dette er også i likt som i CLC-konvensjonen.

4.3.3.1 Tilfeller der retten til ansvarsbegrensning faller bort

Dersom det bevises at skaden skyldes eierens personlige handling eller unnlatelse, med hensikt om å påføres slik skade, eller at denne har opptrådt uaktsomt og med forståelse om at slik skade sannsynligvis vil oppstå, faller retten til ansvarsbegrensning bort¹⁵⁰. Denne bestemmelsen er identisk med tilsvarende bestemmelse i CLC-konvensjonen¹⁵¹, og det vises derfor til hva som er beskrevet om innholdet av denne i punkt 3.3.3.2.

4.3.4 Hvor mye plikter rederen å betale?

Dersom rederen ikke er fritatt for ansvar på grunn av forhold som nevnt i punkt 4.3.2, plikter rederen å betale opptil 100 millioner SDR for HNS-stoffer som er lastet i bulk¹⁵². For HNS-

¹⁴⁷ HNS 2010 art. 9 nr. 1 (a)

¹⁴⁸ HNS 2010 art. 9 nr. 1 (b)

¹⁴⁹ HNS 2010 art. 9 nr. 3

¹⁵⁰ HNS 2010 art. 9 nr. 2

¹⁵¹ CLC 92 art. V nr. 2

¹⁵² HNS 2010 art. 9 nr. 1 (a)

stoffer som fraktes i pakker, plikter han å betale opptil 115 millioner SDR¹⁵³. Den faktiske begrensningssummen er avhengig av skipets tonnasje, slik at den vil kunne være lavere enn dette. Se punkt 4.3.3. Sammenlignet med CLC-konvensjonen, er begrensningssummen høyere etter HNS-konvensjonen.

4.3.5 Hva med det overstigende beløpet?

Som følge av retten til ansvarsbegrensning, risikerer skadelidte å ikke få dekket sitt tap fullt ut av rederen. HNS-konvensjonen er bygget opp tilsvarende 1992-fondet, slik at skadelidte i utgangspunktet vil ha mulighet til å søke dekning der¹⁵⁴. I og med ratifiseringen av HNS-konvensjonen, kommer også adgangen til å søke dekning i HNS-fondet. Dette skiller seg fra IOPC-fondene, der forutsetningen for å kunne søke dekning i dem er at staten – i tillegg til å ha ratifisert CLC-konvensjonen, også har ratifisert enten én av eller begge fondskonvensjonene.

4.3.6 HNS-fondet

I likhet med IOPC-fondene, er HNS-fondet finansiert av mottakerne av HNS-lasten. Dette er for å fordele ansvaret mellom de ulike industriene. I tillegg får skadelidte en ytterligere mulighet til å få dekket sitt tap i de tilfeller der begrensningsfondet ikke gir tilstrekkelig dekning. Dette er fondets hovedoppgave¹⁵⁵. En opererer altså med to lag av dekningsmuligheter for skadelidte. HNS-fondet skiller seg fra IOPC-fondene ved at de opererer med en generell konto som er delt opp i ulike sektorer som representerer forskjellige typer substanser. I tillegg opererer HNS-fondet med separate kontoer for olje, LNG (liquefied natural gases) og LPG (liquefied petroleum gases)¹⁵⁶. Formålet med de separate kontoene er å fordele ansvaret mellom de ulike industriene ettersom disse stoffene ikke utgjør samme risiko for skade, mens formålet med den generelle kontoen er å kompensere for skade som følge av HNS-stoffer som ikke er olje, LNG eller LPG.

4.3.7 Tilfeller der HNS-fondet blir ansvarlig

I likhet med 1992-fondet, oppstår ansvar for HNS-fondet i tre ulike tilfeller. Ansvar for HNS-fondet oppstår i de tilfeller der ingen ansvar for skade oppstår etter kapittel II i HNS-konvensjonen¹⁵⁷. For det andre blir fondet ansvarlig dersom eieren ikke er i stand til å dekke erstatningskravene¹⁵⁸. Ordlyden i disse bestemmelsene er identisk med ordlyden i konvensjo-

¹⁵³ HNS 2010 art. 9 nr. 1 (b)

¹⁵⁴ HNS 2010 kap. III

¹⁵⁵ HNS 2010 art. 13 nr. 1

¹⁵⁶ HNS 2010 art. 16 nr. 1

¹⁵⁷ HNS 2010 art. 14 nr. 1 (a)

¹⁵⁸ HNS 2010 art. 14 nr. 1 (b)

nen om det internasjonale erstatningsfondet 1992, og det vises derfor til punkt 3.3.7.1.1 og 3.3.7.1.2 om dette overfor.

En siste situasjon er der begrensning av eierens ansvar etter HNS-konvensjonen kapittel II medfører at ikke alle krav dekkes fullt ut¹⁵⁹. HNS-konvensjonen skiller seg her fra 1992-fondet på dette punktet, i og med at HNS-fondet ikke kommer til anvendelse der andre begrensningsregler er anvendt, slik som for eksempel 1957-konvensjonen. Se punkt 3.4.7.1.3 om dette.

4.3.8 Situasjoner der HNS-fondet ikke dekker tapet

HNS-fondet vil ikke være forpliktet til å betale erstatning dersom fondet beviser at skaden skyldes en krigshandling eller lignende handling i en væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller skyldes farlige eller skadelige stoffer som er unnsuppet eller tømt ut fra et krigsskip eller annet skip som eies eller brukes av en stat og som på tidspunktet for begivenheten bare ble benyttet i statlig, ikke-kommersielt øyemed¹⁶⁰. Fondet vil heller ikke være ansvarlig i de tilfellene der skadelidte ikke kan bevise at det er en rimelig mulighet for at skaden oppstod som følge av en hendelse som involverte ett eller flere skip¹⁶¹. Det er likevel ikke nødvendig at skadelidte identifiserer skipet. Dersom fondet beviser at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller unnlattelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade, eller at denne har handlet uaktsomt, kan ansvaret helt eller delvis falle bort¹⁶².

4.3.9 Grensen for fondets dekningsansvar

HNS-fondet er begrenset opp til 250 millioner SDR per hendelse. Summen inkluderer det som er utbetalt av eieren¹⁶³. Dette betyr at den faktiske summen stort sett vil være lavere. Dersom det maksimale beløpet til HNS-fondet ikke dekker alle kravene som har oppstått, skal disse fordeles forholdsmessig, med unntak av død og personskade. Disse har forrang opp til to tredeler av den totale utbetalingssummen¹⁶⁴.

¹⁵⁹ HNS 2010 art. 14 nr. 1 (c)

¹⁶⁰ HNS 2010 art. 14 nr. 3 (a)

¹⁶¹ HNS 2010 art. 14 nr. 3 (b)

¹⁶² HNS 2010 art. 14 nr. 4

¹⁶³ HNS 2010 art. 14 nr. 5

¹⁶⁴ HNS 2010 art. 14 nr. 6

4.4 Ansvarskanalisering

I likhet med CLC-konvensjonen, har HNS-konvensjonen også regler om ansvarskanalisering¹⁶⁵. Disse reglene er identiske, så det vises derfor til det som er skrevet om dette i punkt 3.4.

4.5 Forsikringsplikt

Alle skip som er registrert i en kontraherende stat og som faktisk transporterer HNS-stoffer, plikter å tegne forsikring eller lignende sikkerhet, slik som bankgaranti¹⁶⁶. I likhet med krav etter CLC-konvensjonen, kan skadelidte gjøre krav gjeldende direkte mot assurandøren¹⁶⁷. En kan merke seg at Norge, gjennom implementeringen av denne bestemmelsen i sjøloven, har utvidet forsikringsplikten til å gjelde alle skip over 500 tonn, uansett om de transporterer farlig gods som last eller ikke¹⁶⁸.

¹⁶⁵ HNS 2010 art. 7 nr. 4 og 5

¹⁶⁶ HNS 2010 art. 12 nr. 1

¹⁶⁷ HNS 2010 art. 12 nr. 8.

¹⁶⁸ Sjøloven § 218

5 Kort om kollisjon mellom to skip

Etter både HNS-konvensjonen og CLC-konvensjonen, er hver eier ansvarlig dersom det oppstår en kollisjon. Om det oppstår en skade som med rimelighet ikke kan henføres til ett bestemt skip, hefter eierne solidarisk¹⁶⁹. Bestemmelsene forutsetter at begge skipene er omfattet av enten CLC-konvensjonen eller HNS-konvensjonen, og at de øvrige vilkårene for konvensjonenes anvendelsesområde er oppfylt.

Dersom kun ett av skipene er omfattet av enten HNS-konvensjonen eller CLC-konvensjonen, er det kun dette skipet som blir ansvarlig etter disse regler. For det kolliderende skipet vil det være kollisjonskonvensjonen av 23. september 1910 som kommer til anvendelse, forutsatt at de er innenfor denne konvensjonens virkeområde. I det følgende vil dette bli lagt til grunn, og det vil bli gitt en redegjørelse for hvilke konflikter som kan oppstå i disse tilfellene.

5.1 Kollisjon mellom CLC-skip og lasteskip

CLC-konvensjonen kommer kun til anvendelse for forurensningsskade som følge av kollisjonen¹⁷⁰. Dette betyr at konvensjonen ikke kommer til anvendelse for eieren av CLC-skipets ansvar for annen skade, slik som for eksempel skader på skroget til det kolliderende skipet. For å avgjøre om det foreligger ansvar for slike skader, er det bestemmelsene i kollisjonskonvensjonen som må benyttes.

5.1.1 Kollisjonskonvensjonens dekningsområde

Kollisjonskonvensjonen dekker skade på det kolliderende skipet, samt lasten, eiendeler og personskade om bord på dette¹⁷¹. I tillegg omfatter den også passasjerskade og personskade, begrenset til personskader om bord på skipene¹⁷². Dette betyr at skade utenfor skipene faller utenfor.

5.1.2 Kollisjonskonvensjonens ansvarsgrunnlag

For å bli ansvarlig etter kollisjonskonvensjonen, må det foreligge subjektiv skyld hos enten én eller begge parter eller noen disse svarer for¹⁷³. Dette betyr at kollisjonen må ha oppstått som følge av uaktsom eller uforsvarlig handling eller unnlatelse. Vi ser her at ansvarsgrunnlaget ikke er det samme som etter CLC-konvensjonen, der det følger et objektivt ansvar for eieren.

¹⁶⁹ CLC 92 art. IV og HNS 2010 art. 8 nr. 1

¹⁷⁰ CLC 92 art. IV

¹⁷¹ Kollisjonskonvensjonen 1910 art. 4 annet ledd

¹⁷² Kollisjonskonvensjonen 1910 art. 4 tredje ledd

¹⁷³ Kollisjonskonvensjonen 1910 art. 3

5.1.3 Konflikt mellom CLC-konvensjonen og kollisjonskonvensjonen

I de fleste tilfeller av kollisjon mellom et CLC-skip og et lasteskip, vil det ikke oppstå noen konflikt mellom konvensjonene ettersom de har nokså forskjellige dekningsområder, men det kan forekomme. Et eksempel på dette har vi i de tilfellene der oljen fra CLC-skipet forårsaker forurensningsskade på lasten til det kolliderende lasteskipet. Etter CLC-konvensjonen vil eieren av dette skipet være objektivt ansvarlig for denne skaden¹⁷⁴, mens kollisjonskonvensjonen krever at kollisjonen er et resultat av en uaktsom handling hos enten eieren eller noen han svarer for¹⁷⁵. Spørsmålet blir da hvilke regler som kommer til anvendelse og hvilket ansvarsgrunnlag som skal legges til grunn.

Løsningen er i utgangspunktet at reglene i CLC-konvensjonen har forrang. Dette følger av CLC-konvensjonens «super session clause», som bestemmer at CLC-konvensjonen har forrang over alle konvensjoner dersom det oppstår konflikt mellom disse. Dette er likevel begrenset til å gjelde de konvensjoner som er åpnet for signatur, ratifikasjon eller inntreden på det tidspunktet da CLC-konvensjonen var åpnet for signatur¹⁷⁶.

Virkningen av at det er CLC-konvensjonen som kommer til anvendelse dersom det oppstår konflikt mellom denne og kollisjonskonvensjonen, er at eierens ansvar vil være objektivt, slik at skadelidte har vesentlig større dekningsmuligheter. Dette gjelder likevel ikke dersom CLC-skipets flaggstat ikke er med i CLC-konvensjonen. I disse tilfeller må CLC-konvensjonen vike¹⁷⁷, men dette vil skje i ytterst få tilfeller ettersom over 90 prosent av alle stater som driver med frakt av olje på sjøen har ratifisert konvensjonen.

5.2 Kollisjon mellom HNS-skip og passasjerskip

Vi har ovenfor sett at kollisjonskonvensjonen dekker skade på det kolliderende skipet, samt på lasten, eiendeler og personskade¹⁷⁸. HNS-konvensjonen vil også dekke disse skadene dersom dette er forårsaket av HNS-stoffenes farlige og skadelige egenskaper¹⁷⁹. Dette betyr at dekningsområdene til konvensjonene i flere tilfeller vil være det samme. I utgangspunktet har HNS-konvensjonen, i likhet med CLC-konvensjonen som nevnt ovenfor, forrang. Dette følger av en tilsvarende «super session clause» i HNS-konvensjonen¹⁸⁰.

¹⁷⁴ CLC 92 art. III nr. 1

¹⁷⁵ Kollisjonskonvensjonen 1910 art. 3

¹⁷⁶ CLC 92 art. XII

¹⁷⁷ CLC 92 art. XII

¹⁷⁸ Se punkt 5.1.1

¹⁷⁹ HNS 2010 art. 1 nr. 6

¹⁸⁰ HNS 2010 art. 42

5.2.1 Problemstillingen i forhold til kollisjonskonvensjonen

I flere tilfeller vil det kunne oppstå konflikt mellom HNS-konvensjonen og kollisjonskonvensjonen. Et eksempel kan være der et HNS-skip kolliderer med et passasjerskip, og personer om bord på passasjerskipet blir skadet som følge av HNS-stoffenes farlige og skadelige egenskaper, som for eksempel eksplosjon. I de tilfeller der en slik kollisjon oppstår i en stat som er part i begge konvensjonene, og HNS-skipet er registrert i et stat som kun er part i kollisjonskonvensjonen, må HNS-konvensjonen vike. Dersom det ikke kan påvises feil eller forsømmelse hos rederen eller noen han svarer for, vil dette føre til at skadelidte ikke kan kreve erstatning fra denne og han risikerer dermed å ikke få dekning.

Den 2. november 2004 la Sjølovkomiteen fram et lovutkast til gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett¹⁸¹. Under Sjølovkomiteens arbeid oppstod det enkelte materielle spørsmål ved gjennomføringen av HNS-konvensjonen. Ett av disse var forholdet til Kollisjonskonvensjonen, slik eksempelet ovenfor viser¹⁸². Til dette uttalte de at «selv om problemet muligens er av begrenset rekkevidde, viser eksempelet at bindingen til kollisjonskonvensjonen faktisk kan føre til resultater som ikke vil være ønskelige. Sjølovkomiteen anbefaler derfor at Norge sier opp kollisjonskonvensjonen av 1910»¹⁸³.

Til tross for Sjølovkomiteens anbefaling om at Norge burde si opp kollisjonskonvensjonen av 1910, er dette ikke blitt gjort. Under forberedelsen av lovforslaget til implementeringen av HNS-konvensjonen i sjøloven kapittel 11, ble dette begrunnet med at «departementet antar at spørsmålet om forholdet til kollisjonskonvensjonen er av liten praktisk betydning»¹⁸⁴. I tillegg tok departementet opp spørsmålet med de øvrige nordiske landene, som viste seg å være skeptiske til å si opp kollisjonskonvensjonen. Det ble også vist til at en oppsigelse av kollisjonskonvensjonen kunne bidra til å undergrave denne konvensjonen. Departementet kom etter dette fram til konklusjonen at «med mindre flere land er av den oppfatning at en bør si opp kollisjonskonvensjonen i forbindelse med tilslutning av HNS-konvensjonen, er det etter departementets syn liten grunn til at Norge skal gjøre det». I tillegg til dette begrunnet de det med at «det er et poeng å være tilsluttet de samme konvensjonene som verdens øvrige sjøfartsnasjoner, med mindre tungtveiende grunner tilsier noe annet»¹⁸⁵.

¹⁸¹ NOU 2004:21

¹⁸² NOU 2004:21 s. 21

¹⁸³ NOU 2004:21 s. 22

¹⁸⁴ Prop. 46 LS (2014-2015) s. 27

¹⁸⁵ Prop. 46 LS (2014-2015) s. 27

6 Oppsummering

Fremstillingen har hatt til formål å redegjøre for ansvarsreglene i henholdsvis CLC-konvensjonen og HNS-konvensjonen. Det er blitt vist til behovet for et objektivt ansvar i forbindelse med sjøtransport av farlig last i og med det store skadepotensialet slike stoffer har.

Vi har sett at HNS-konvensjonen har et betydelig større anvendelsesområde enn CLC-konvensjonen når det kommer til hvilke skader den dekker, det geografiske dekningsområdet, hvilke stoffer og hvilke skip som omfattes. Når det gjelder definisjonen av skip i CLC-konvensjonen ble det vist at det ikke er endelig avgjort hvorvidt FPSO-er og FSU-er faller innenfor definisjonen, selv om disse brukes til å oppbevare, og i noen tilfeller transportere, olje som nevnt i CLC-konvensjonen.

Når HNS-konvensjonen vil tre i kraft er for tiden usikkert, men som nevnt har det fram til nå oppstått flere ulykker som ville falt innenfor konvensjonens dekningsområde. Etter hvert som shipping-industrien vokser, vil dette følgelig også føre til en økning av risikoen for HNS-ulykker.

Både CLC-konvensjonen og HNS-konvensjonen gir en skadelidt tredjepart vesentlig større dekningsmuligheter enn han ville hatt etter andre ansvarsregler, slik som 1957-konvensjonen og kollisjonskonvensjonen 1910. Dette er blant annet fordi begrensningssummen til eieren av skipet er betydelig større, og fordi det er et objektivt ansvar som legges til grunn. I tillegg foreligger en forsikringsplikt hos eieren, og skadelidte kan fremme et direkte krav mot assurandøren. IOPC-fondene og HNS-fondet gir skadelidte en ytterligere mulighet til å få tapet dekket der eierens begrensningssum ikke strekker til. Som vi har sett, har det ikke forekommet tilfeller der 2003-fondet er blitt brukt, slik at alle tap som er godkjent i fondet per dags dato er blitt dekket.

Til slutt ble det vist til konflikter som kan oppstå i forhold til kollisjonskonvensjonen 1910. Av størst betydning har de tilfellene der HNS-konvensjonen og CLC-konvensjonen må vike for denne, slik at skadelidt tredjepart risikerer ikke å kunne fremstille krav mot skipets eier som følge av at det ikke foreligger subjektiv skyld hos eieren eller noen han svarer for.

7 Kilderegister

Konvensjoner

UNCLOS	UN convention on the law of the sea, 1982 http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [sett 23.11.2015]
CLC 92	International convention on civil liability for oil pollution damage, 1992 http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf [sett 23.11.2015]
1992-fondet	The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf [sett 23.11.2015]
2003-fondet	Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf [sett 23.11.2015]
HNS 2010	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 http://hnsconvention.org/Documents/2010%20HNS%20Convention%20Consolidated%20text_e.pdf [sett 23.11.2015]
Kollisjonskonvensjonen 1910	International Convention For The Unification of Certain Rule of Law Related to Collision Between Vessels, 1910 http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1910%20Collision%20Convention-pdf.pdf [sett 23.11.2015]
1957-konvensjonen	The International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, 1957 http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1957%20IC%20relating%20to%20the%20Limitation%20of%20the%20Liability%20of%20Owners%20of%20Sea-going%20Ships-pdf.pdf [sett 23.11.2015]

Bunkerkonvensjonen 2001	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/06/6-07/bunkers-convention.xml [sett 23.11.2015]
----------------------------	--

Internasjonale avtaler

STOPIA 2006	Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) 2006 http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/STOPIA-TOPIA.pdf [sett 23.11.2015]
TOPIA 2006	Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) 2006 http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/STOPIA-TOPIA.pdf [sett 23.11.2015]

Litteratur

De la Rue 2009	Colin de la Rue og Charles B. Anderson, Shipping and the environment second edition, Lloyd's shipping law library, London 2009
Falkanger 2010	Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, Sjørettsfondet akademisk, Oslo 2010

Forarbeider

Prop. 46 LS (2014-2015)	Prop. 46 LS (2014-2015) Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer https://www.lovdato.no/pro/static/PROP/prop-201415-046.pdf [sett 23.11.2015]
NOU 1973:46	NOU 1973:46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip: utkast med motiver til nye lovregler i sjøloven m.v., for så vidt gjelder erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip http://www.nb.no/nbsok/nb/e4545f3b12f2efe77c476ef0c1257134.nb.digital?lang=no#0 [sett 23.11.2015]

NOU 2004:21 NOU 2004:21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods
<https://www.lovdata.no/pro/static/NOU/nou-2004-21.pdf>
[sett 23.11.2015]

Lover

Sjøloven Sjøloven av 24. juni 1994 nr.39

Rettsavgjørelser

TOSLO-2015-50662 Full City-saken Oslo tingrett – TOSLO-2015-50662
ND 1971.199 SørHa Esbern Snare
ND 1983.1 SH Thesis
ND 1987.64 Svea Jose Marti
Rt. 1987.1369 Ny Dolsøy
Rt. 1989.1318

Nettsider

www.iopcfunds.org
www.hnsconvention.org
<http://folk.uio.no/erikro>
www.imo.org
<http://www.igpandi.org/>

Dokumenter fra IOPC-fondet

92FUND/WGR.2/7 http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/search-results/?query=92FUND%2FWGR.2%2F7&fund-session=session-4&working_group_number=&meeting-number=-1&agenda_item=&start-year=1987&end-year=2015
[sett 23.11.2015]
92FUND/A.4/32 http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/search-results/?query=92FUND%2FA.4%2F32&fund-session=&agenda_item=&start-year=1978&end-year=2015
[sett 23.11.2015]

- 92FUND/EXC.8/8 http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/search-results/?query=92FUND%2FEXC.8%2F8&fund-session=&agenda_item=&start-year=1978&end-year=2015
[sett 23.11.2015]
- 71 FUND/EXC.58/15 http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/search-results/?query=71+FUND%2FEXC.58%2F15&fund-session=&agenda_item=&start-year=1978&end-year=2015
[sett 23.11.2015]
- FUND/WGR.7/21 <http://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiQ7J35t6bJAhUDvnIKHVGlCu4QFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fdocumentservices.iopcfunds.org%2Fmeeting-documents%2Fdownload%2Fdocs%2F830%2Fflang%2Fen%2F&usg=AFQjCNHl-KesJJ8wbqHK46yQ8GanReqW1hw&bvm=bv.108194040,d.bGQ>
[sett 23.11.2015]